JLUSTROWANY TYGODNIK
Numer 15

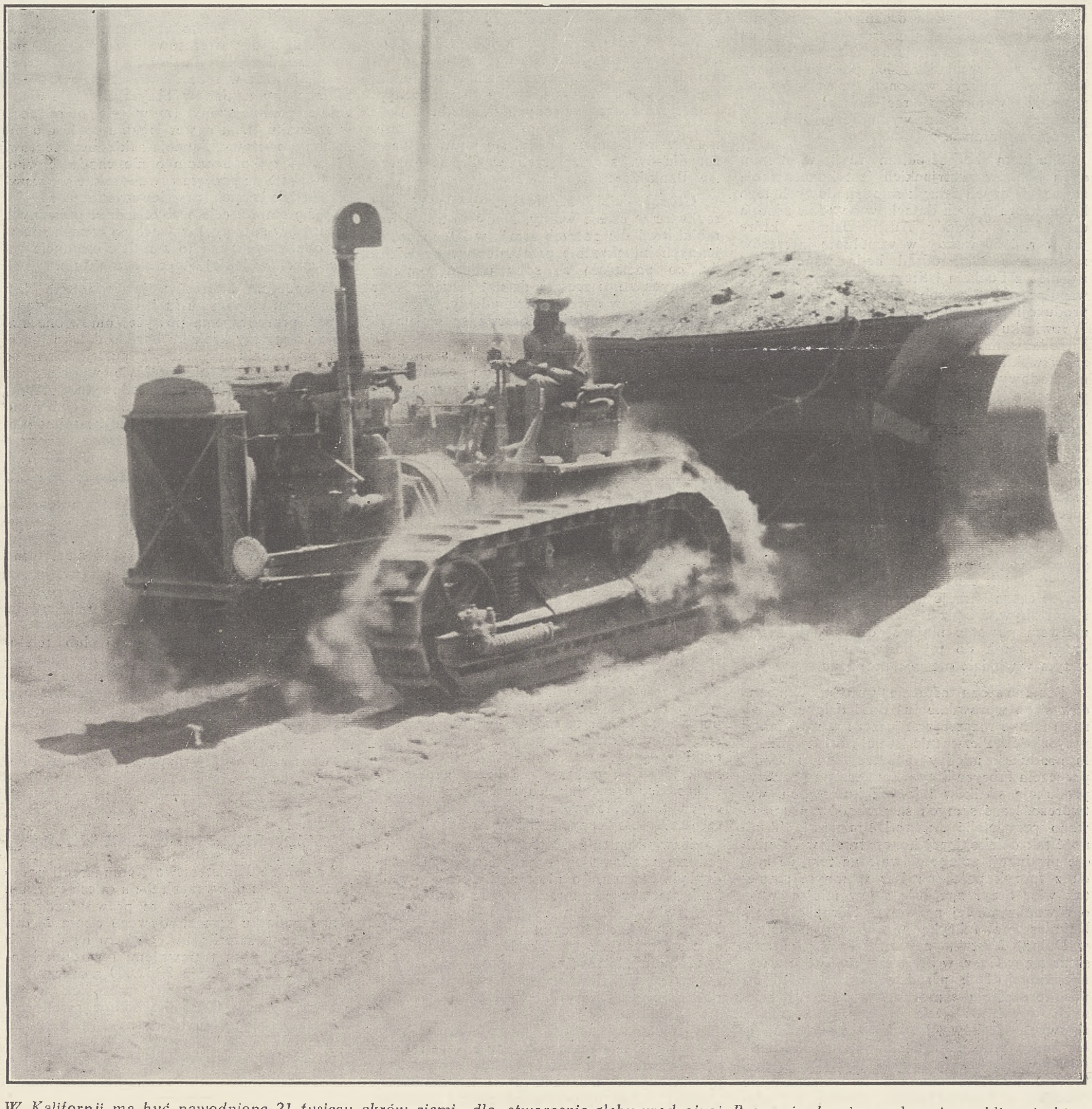
Samochód

30 groszy

12. styczeń 1930

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji
TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA
Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu
Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

Niestrudzony pomocnik



W Kalifornji ma być nawodnione 21 tysięcy akrów ziemi, dla stworzenia gleby urodzajnej. Prace niwelacyjne wykonują osobliwe traktory, przystosowane specjalnie do tego celu.

Doniosłe przeobrażenia w austrjackim przemyśle samochodowym

Austro-Daimler — Steyr — Puch — Perl

Historycy ekonomiczni o roku 1929-tym będą mogli mówić jako o roku fuzyj zarówno w dziedzinie finansowej jak i przemysłowej. Charakterystycznym przykładem dążności koncentracyjnych w bankowości są fuzje Deutsche Bank i Disconto Gesellschaft oraz na terenie austrjackim Boden Credit Anstalt i Credit-Anstalt. Znając przemożny wpływ finansjery na przemysł nie zdziwi nas, że fuzje bankowe pociągają za sobą liczne koncentracje fabryk, które dawniej kontrolowane przez dwa różne banki, obecnie, po zlaniu się tych banków w jeden organizm, zostały połączone niejako „unją personalną" w jeden koncern. Tak więc akcja koncentracyjna, tak żywa w r. b. w bankowości, pociąga za sobą łączenie się fabryk w koncerny, co znów odpowiada wymogom racjonalizacji, której pierwszą zasadą jest wykluczenie zbędnego współzawodnictwa.

Skutkiem bezpośrednim fuzji wymienionych banków austrjackich jest koncentracja najważniejszych fabryk samochodowych tego kraju, która w tych dniach, w zasadzie została uchwalona. Zakłady Austro-Daimler, które już w r. 1920 weszły w wspólnotę interesów z Austro-Fiatem, odtąd będą współdziałać również z Puchem i Steyrem. Firmy te będą współpracować ze sobą zarówno w dziedzinie produkcji samochodów jak i typifikacji. W związku z tem, skoncentrowana zostanie sprzedaż samochodów wyliczonych marek, co znów wykluczy współzawodnictwo fabryk samochodowych i stanowić będzie platformę pod całkowitą koncentrację przemysłu samochodowego Austrji. Istnieje wprawdzie w Austrji jeszcze kilka fabryk samochodowych, żeby wspomnieć tylko o firmach takich, jak Graef-Stiftwerke, Saurer-Werke, Fross-Buessing i Perlu, lecz firmy te prawie że wcale nie pracują dla rynku samochodów osobowych, specjalizując się w wytwórczości autobusów, ciężarówek i samochodów handlowych. Nadto fabryka Perla również jest przedsiębiorstwem, kontrolowanem przez Credit-Anstalt, podobnie jak Austro-Daimler, Steyr i Puch, wobec czego istnieje prawdopodobieństwo, że i Perl zbywać będzie swoje wozy za pośrednictwem powstać mającej organizacji sprzedaży; jednak do tej pory nic konkretnego w tym względzie nie postanowiono.

Postanowiona ostatnio wspólnota interesów sięga wprawdzie już dość daleko, a jednak ma być rozszerzona jeszcze w niedalekiej przyszłości. Pierwotnie istniał projekt podziału produkcji między poszczególne zakłady, przyczem fabryce Steyra zamierzano poruczyć produkcję silników i łożysk kulkowych, wytwórczość zaś samych samochodów proponowano przydzielić Austro-Daimlerowi. Trudność tak dalekoidącej koncentracji w dziedzinie produkcji polega głównie na tem, że każda z fabryk położona jest w innym stanie; tak więc Steyr znajduje się w miejscowości o równobrzmiącej nazwie w Górnej Austrji, Daimler ma fabrykę w Wiener Neustadt w Dolnej Austrji, zaś zakłady Pucha mieszczą się w Graz, w Steiermarku. Każde z wymienionych 3-ch przedsiębiorstw trudni się poza produkcją samochodów fabrykacją innych towarów: tak więc Steyr,. znany ze swych silników i łożysk kulkowych, wyrabia nadto broń palną i akumulatory, zakłady Pucha w pierwszym rzędzie wytwarzają motocykle eksportowane prawie wyłącznie do Niemiec, a Austro-Daimler, zgodnie z tradycją firmy, specjalizuje się w silnikach samochodowych i samolotowych oraz wozach tramwajowych i t. p.

Bardzo różnolity był rozwój poszczególnych przedsiębiorstw w ostatnich latach. Po wojnie każda z 3-ch fabryk, za wyłączeniem może Pucha, zmuszona była przeprowadzić wielkim kosztem modernizację warsztatów. Ponieważ, poczynając od r. 1923, z powodu depresji giełdowej, emisja nowych akcyj była niemożliwa, fabryki w ostatnich latach musiały pracować znacznemi kredytami bankowemi. W zakładach Daimlerowskich, aż do r. 1927-go, stan interesów był niezadawalający; zobowiązania bankowe wzrosły niepomiernie. Dopiero w trzech ostatnich latach udało się zwiększyć zbyt na rynku wewnętrznym i na rynkach zagranicznych oraz zdusić dość znacznie koszty własne produkcji, dzięki czemu Austro-Daimler pozbył się poważnej części długów, zaciągniętych w Credit-Anstalt i w Bank-Vereinie.

Gorzej działo się Steyrowi. Po okresie rozkwitu w czasie wojny, kiedy to Steyr wyrabiał broń dla potrzeb armji, w latach powojennych kilkakrotnie przebudowywano zakłady, co pociągało za sobą unieruchomienie znacznych sum; zresztą dzisiaj jeszcze Steyr znajduje się w okresie przebudowy. Przytem własne środki przedsiębiorstwa są stosunkowo nikłe; kapitał akcyjny wynosi tylko 15, fundusz rezerwowy 5 miljonów szylingów, podczas gdy kredyty wzrosły do pokaźnej sumy 70 miljonów szylingów. Od szeregu miesięcy ciężar odsetkowy był tak wielki, że nie dało się wygospodarować najmniejszej nawet dywidendy. Kosztów propagandy nie można było wybić z dochodów ze sprzedaży, mimo, że wozy Steyra cieszą się dobrym zbytem, jako że słusznie uchodzą za pierwszorzędnej jakości. Mimo to, że udawało się wypuszczać coraz to nowe typy, w takich warunkach finansowych, nie można było myśleć o możności dalszego prowadzenia przedsiębiorstwa. Stałe i znaczne zapotrzebowanie kredytowe firmy Steyr w niemałej mierze przyczyniło się do zmobilizowania płynności Boden-Credit-Anstalt, a twierdzą nawet, że właśnie Steyr spowodował krach wielkiego tegu banku.

Jedynem wyjściem z sytuacji było stworzenie spólnoty interesów. Trzy marki samochodowe: Daimler, Puch i Steyr będą istnieć nadal, jednak w ręce Austro-Daimlera. Kapitał akcyjny zakładów Steyra zostanie radykalnie pomniejszony (mówi się o redukcji w stosunku 1:5, a nawet 1:10), a część długów zostanie odpisana. Sanacja zakładów Steyrowskich — tylko bowiem o nie chodzi chwilowo — zostanie podjęta równocześnie we wszystkich dziedzinach, przedewszystkiem zaś dołoży się starań, celem zbycia dość pokaźnych zapasów w gotowych wozach po cenach znacznie obniżonych; ma to zaradzić ciasnocie gotówkowej, w jakiej Steyr się znajduje.

Wspólnota interesów, jak wiadomo, jest pierwszym etapem ku fuzji całkowitej. Wogóle zaś, przeobrażenia powyżej omówione stanowią pierwszy krok ku bardzo daleko idącemu połączeniu się fabryk austrjackich, co znów odbije się niewątpliwie wyraźnie na światowym rynku samochodowym, przedewszystkiem na rynku polskim, będącym naturalnym terenem zbytu produkcji automobilowej Austrji.

T. K—j.

Lotnicza służba łączności i meteorologiczna

W wykonaniu odnośnych postanowień prawa lotniczego została ustanowiona rozporządzeniem ministra komunikacji z dnia 11 kwietnia roku ubiegłego, wydanem w porozumieniu z ministrem poczt i telegrafów i in. służba łączności pomiędzy lotniskami, otwartemi do użytku publicznego i wojskowego, zapomocą telegrafów i telefonów przewodowych, funkcjonujących na obszarze państwa polskiego. Służba ta ma na celu zapewnienie statkom powietrznym wogóle, a statkom komunikacyjnym w szczególności bezpieczeństwa lotów i odbywa się przez nadawanie i przesyłanie specjalnych zawiadomień lotniczych, t. zw. „lotzaw", i komunikatów lotniczo-meteorologicznych, t. zw. „lotmet".

Zawiadomienia „lotzaw" mogą zawierać jedynie wiadomości o przymusowych międzylądowaniach, o nieszczęśliwych wypadkach statków powietrznych oraz o niebezpieczeństwie grożącem statkom powietrznym, będącym w locie i powinny być kierowane do zainteresowanych lotnisk. Do nadawania zawiadomień „lotzaw" są upoważnieni: zawiadowcy portów lotniczych, dowódcy statków powietrznych oraz organa służby bezpieczeństwa publicznego.

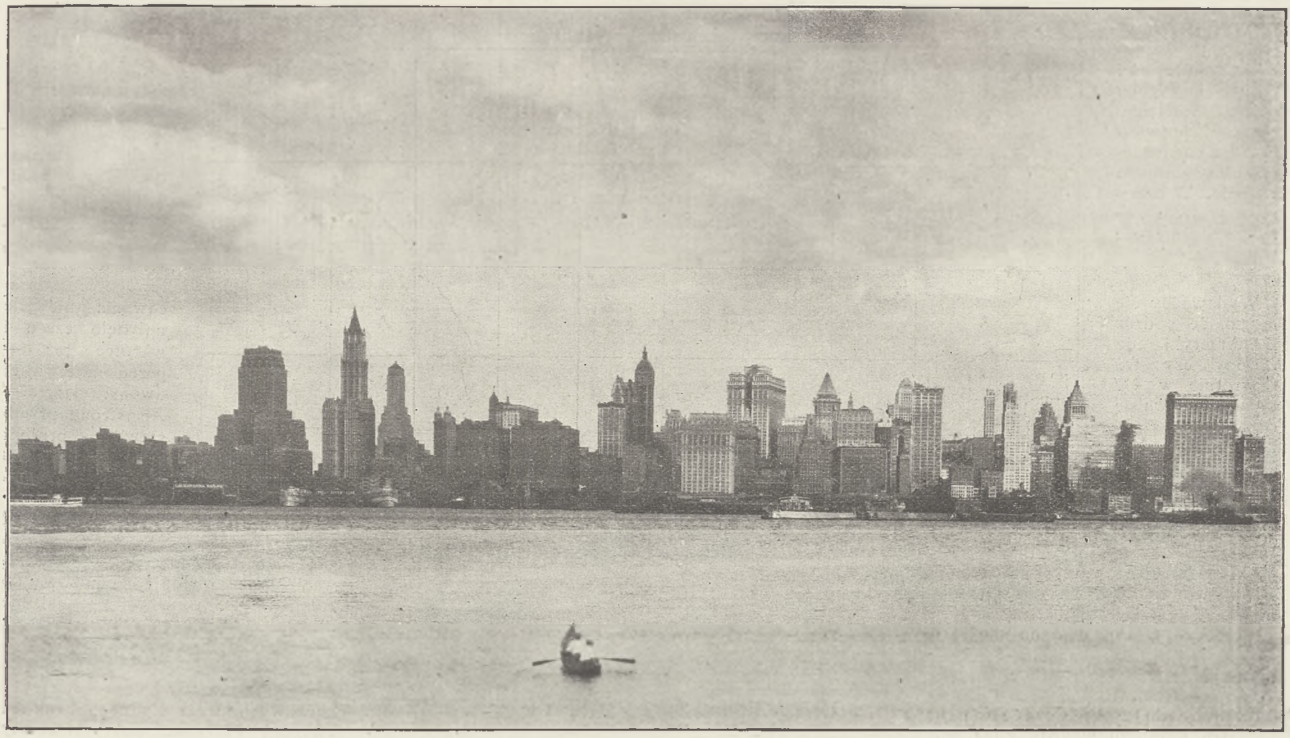
Komunikaty „lotmet" mogą zawierać jedynie wiadomości meteorologiczne dla lotnisk oraz informacje o stanie pogody dla statków powietrznych. Do nadawania komunikatów „lotmet" jest upoważniona służba lotniczo-meteorologiczna, do której należą meteorologowie, pełniący służbę na lotniskach, oraz obserwatorzy stacyj i posterunków meteorologicznych, wchodzących w skład sieci lotniczo-meteorologicznej.

Zawiadomienia i komunikaty przyjmują wszystkie urzędy telegraficzne i telefoniczne oraz kolejowe i przekazują je dalej [illegible] dami komunikacji telegraficznej lub telefonicznej, jako telegramy, względnie telefonogramy służbowe, którym przysługuje pierwszeństwo w nadawaniu, w myśl obowiązujących w tym względzie przepisów. W ruchu wewnętrznym telegramy te lub telefonogramy nie podlegają żadnej opłacie.

Omawiane wyżej rozporządzenie już obowiązuje.

Rozwój automobilizmu w Anglji

Angielskie Ministerstwo Komunikacji podaje, że w ciągu pierwszych 9-ciu miesięcy r. ub. wpłynęło z tytułu opłat za prawo jazdy i z tytułu podatku samochodowego około 24 miljonów funt. szterlingów. Ogółem na drogach angielskich, poza tramwajami i wozami handlowemi, chodzi około 2.132.000 samochodów pasażerskich, prywatnych i taksówek, w porównaniu z 1.996.000 samochodów zarejestrowanych w tym samym okresie, w roku zeszłym. W ciągu pierwszych 9-ciu miesięcy r. ub. chodziło na drogach angielskich ponad 19 000 autobusów.



New York City, nowojorska dzielnica handlowa i giełdowa, gęsto zabudowana niebotykami — punkt wyjścia oraz cel przyszłych transatlantyckich lotniczych linij komunikacyjnych, opartych na pływających wyspach inżyniera Armstronga.

INŻ. T. JAEGER

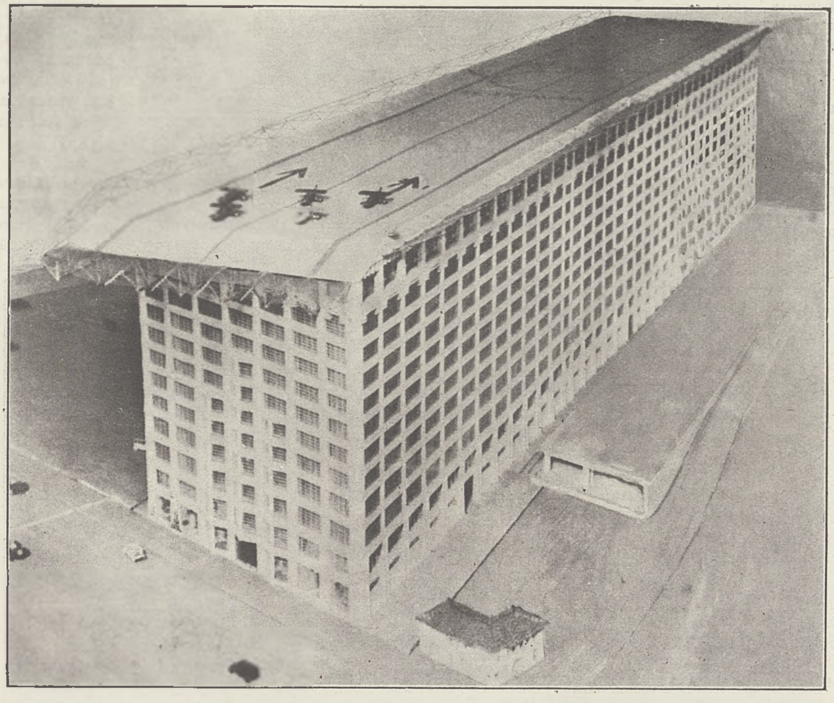
Ameryka — Europa w 33 godziny

Realizacja śmiałego projektu. — Pływające wyspy-lotniska inż. Armstronga. — Pomyślne wyniki prób. — Rozpoczęcie budowy pierwszej wyspy.

W ostatniem stuleciu ziemia bardzo się skurczyła. Nie trzeba tego brać dosłownie. Przemierzywszy ją bowiem na metry czy też kilometry, stwierdzimy, że objętość kuli ziemskiej, mierząc ją w tę czy inną stronę, pozostała taka, jaką była dawniej. Inaczej przedstawia się rzecz, gdy do pomiaru ziemi przystąpimy z... zegarkiem w ręku.

Zegarek na pierwszy rzut oka wydawałby się miarą niezwykłą, w praktyce jednak ten sposób pomiarów posiada znaczenie bardzo doniosłe i zresztą cieszył się powodzeniem we wszystkich epokach historji ludzkości. W starożytności u Greków, Rzymian i innych narodów większe odległości podawano nie inaczej jak w marszach dziennych i ten sam sposób obliczeń spotykamy również u ówczesnych wielkich sprawozdawców wojennych, jak Ksenofonta i innych.

Nie potrzeba jednak sięgać aż tak daleko. Wystarczy wyjechać na wieś i zapytać pierwszego z brzegu wieśniaka o odległość do następnego miasta. Niechybnie otrzymamy odpowiedź, że droga do miasta wynosi tyle a tyle godzin, podanie zaś odległości w kilometrach niewymowny sprawi mu kłopot.



Rozległy 16-to piętrowy gmach, na którym, według projektu jednego z inżynierów, umieszczone zostanie obszerne lotnisko w centrum miasta.

Rozważywszy sprawę tę bliżej trzeba przyznać, że stanowisko zajmowane uparcie przez naszych wiejskich informatorów, ma w sobie dużo słuszności i jest wynikiem wybitnego zmysłu praktycznego, spotykanego u ludzi prostych. Nie trudno przekonać się o tem na przykładzie.

Przed kilkudziesięciu laty podróż statkiem z Europy do Ameryki trwała około 40 dni, później czas podróży redukował się stopniowo na 20 dni, 12 dni, a dziś najszybsze statki przebiegają przestrzeń tę w 4½ dniach. Czy wynikałoby to z tego, że zmniejszyła się ilość kilometrów, dzieląca Europę od Ameryki? Gdzieżtam. Kilometrów jest tyle, ile ich było. Zmieniła się tylko sprawność. I oto odkryliśmy sedno rzeczy:

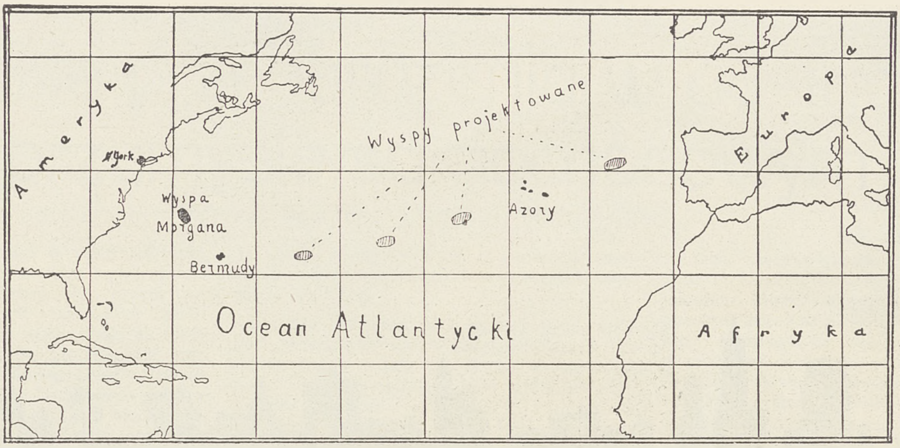
— Nie w tem rzecz, jak daleka jest droga,

lecz w tem, czem podróżujemy.

Traktując sprawę odległości ziemskich z tego punktu widzenia, musimy potwierdzić to, co powiedzieliśmy sobie na wstępie. W ostatniem stuleciu ziemia znacznie się skurczyła.

* * *

Wydawałoby się mogło, że podróż z Ameryki do Europy czy też odwrotnie w 4½ dniach odbywa się dostatecznie szybko. Przeciętnym śmiertelnikom rzeczywiście tempo to zupełnie wystarcza. A jednak... Są ludzie, którym się djabelnie spieszy.



Mapka orjentacyjna Oceanu Atlantyckiego, wykazująca miejsca zakotwiczenia szeregu sztucznych wysp inżyniera Armstronga.

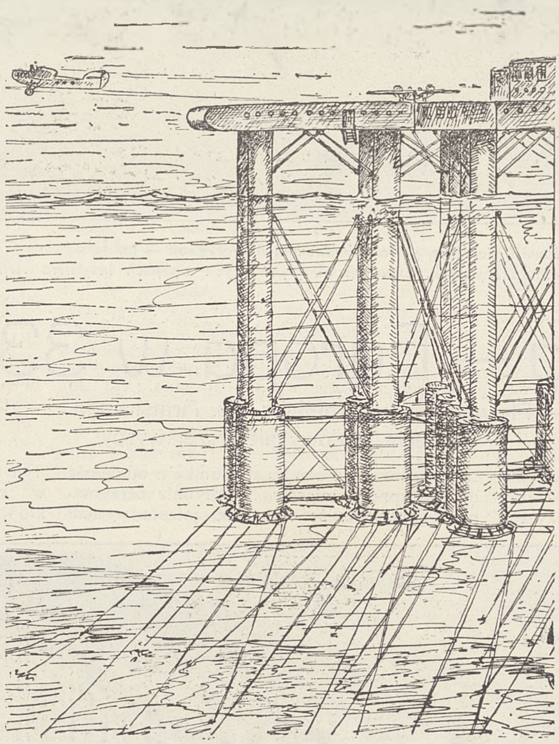
Niejedno też towarzystwo okrętowe głowiło się poważnie nad tem zagadnieniem, jakby tu jeszcze skrócić czas podróży. Powiększano siłę maszyn okrętowych, chwytano się różnych forteli, lecz okazało się, że, mimo niesłychanego podrożenia kosztów przejazdu, zysk na czasie w najlepszym wypadku wynosił kilka godzin. Tak więc znaleziono się u granic możliwego przyspieszenia podróży przez Atlantyk.

Na szczęście tylko pozornie.

* * *

Przeloty z Ameryki do Europy, dokonane przez Lindbergha i jego następców zwróciły uwagę na możliwość komunikacji lotniczej poprzez Atlantyk. Jednocześnie jednak wykazały one, że sprawa ta, aczkolwiek znajduje się w ramach możliwości, nastręcza liczne i potężne trudności.

Lot z Ameryki do Europy „jednym tchem" wymaga tak wielkich zapasów paliwa, że pochłania niemal całą siłę nośną samolotu. Dla pasażerów i ładunku niema już miejsca. Okoliczność ta wyklucza już zupełnie rentowność takiego przedsięwzięcia, nie mówiąc już o tem, że przelot nieprzerwany przez przeszło trzydzieści godzin wymaga niezmiernej sprawności tak samolotu jak i silników i przy najmniejszym defekcie zagraża zupełną zagładą maszyny.



System zakotwiczenia pływających wysp-lotnisk systemu inżyniera Armstronga.

A jakże tu urządzać po drodze stację na środku oceanu?

Przed setkami wieków, kiedy pomiędzy Europą a Ameryką wznosił się ląd legendarnej Atlantydy, sprawę tę zapewne rozwiązanoby bez trudności. Lecz dziś?

* * *

Rozwiązaniem tej sprawy zajął się pewien inżynier amerykański, nazwiskiem R. E. Armstrong.

— Na wszystko musi być sposób — pomyślał sobie i rozumował dalej: — Dla urządzenia stacyj lotniczych pomiędzy Ameryką konieczny jest ląd lub conajmniej wyspy, a ponieważ ich niema, więc trzeba je zrobić; inaczej w lotniczej komunikacji transatlantyckiej nie posuniemy się ani o krok naprzód.

Od pomysłu samego do szczegółowego jego opracowania niewiele upłynęło czasu i wkrótce też — przed mniejwięcej dwoma laty — Armstrong przedstawił projekt swój zainteresowanym czynnikom.

Projekt ten początkowo wydawał się zbyt śmiały — nawet, jak na stosunki amerykańskie i ogólnie traktowano go jako utopję niemożliwą do zrealizowania. Armstrong jednak nie ustawał w wysiłkach zainteresowania swą ideą kapitalistów amerykańskich — i w końcu postawił na swojem.

Jedno z wielkich towarzystw finansowych przez słynnego bankiera Pierpont Morgana, pokryło koszty prób, a po pomyślnem ich ukończeniu przystąpiło do budowy pierwszej wyspy sztucznej systemu Armstronga.

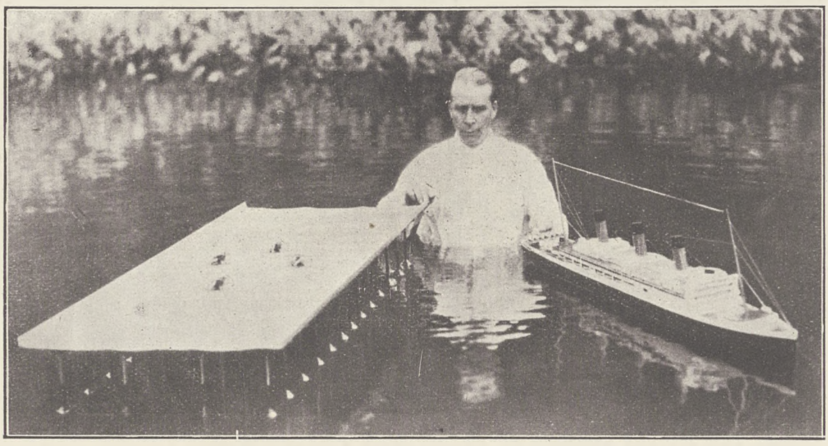
* * *

Szczegóły dotyczące pierwszej wyspy, która zostanie zakotwiczona na oceanie już z początkiem wiosny bieżącego roku, nie są dziś tajemnicą.

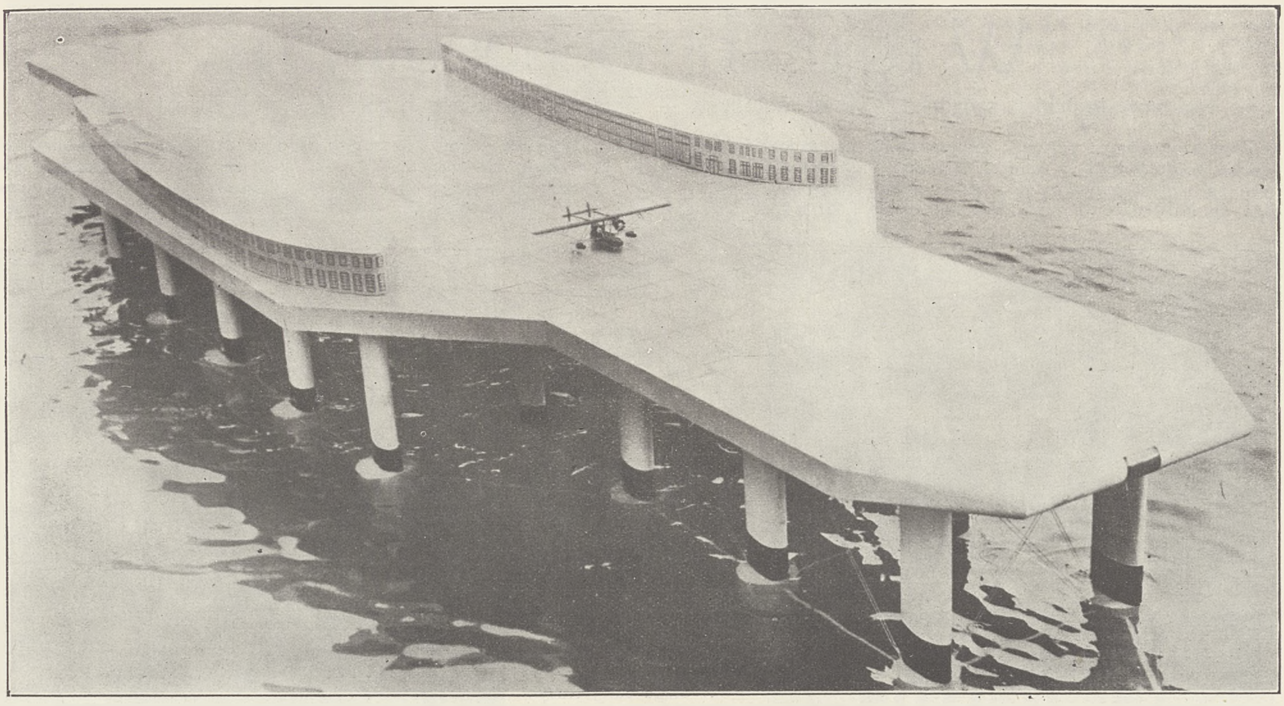
Długość jej wynosić będzie 360 metrów przy szerokości 180 metrów. Olbrzymia ta platforma spoczywać będzie na 60 prostopadłych stalowych cylindrach-pływakach, które będą ją utrzymywały na wysokości 40 metrów ponad poziomem morza. Ponieważ przy najgwałtowniejszych nawet burzach wysokość fal dochodzi zaledwie do dwudziestu metrów, przeto jest rzeczą niemożliwą, aby kiedykolwiek fale mogły zalać powierzchnię wyspy.

Stalowe filary-pływaki drugim swym końcem będą sięgały 80 metrów wgłąb morza. Wiadomo, że nawet podczas najstraszniejszych orkanów na głębokości czterdziestu metrów wody morza są nieporuszone. Siły atmosferyczne nie są zdolne wzburzyć morza do większych głębokości, tak więc podstawy pływającej wyspy będą się zawsze znajdowały w wodach spokojnych. Dodać jeszcze należy, że wyspa będzie zakotwiczona u dna morskiego potężną siecią lin stalowych o wadze kilkuset ton. W ten sposób stateczność wyspy będzie nieskończenie większa od stateczności największych nawet olbrzymów transatlantyckich.

* * *



Konstruktor pływających wysp, inż. Armstrong, z pierwszym modelem podczas prób w Cambridge.

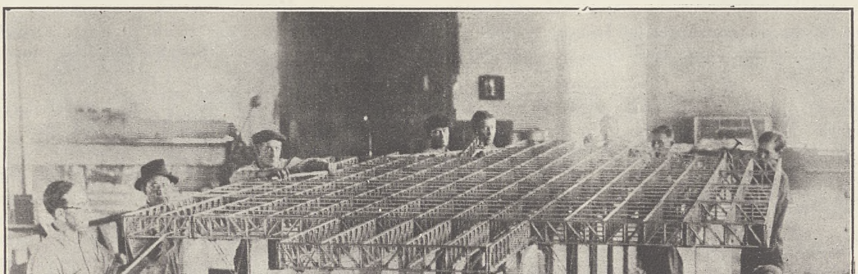


Od dłuższego czasu w Zatoce Hudson pływa olbrzymi model pływającej wyspy w ulepszonej już konstrukcji. Próby te dały jaknajlepsze wyniki i potwierdziły obliczenia wynalazcy.

Budowę wyspy oddano wielkiej fabryce „Pennsylvanja Shipbuilding Company", która jest znana z tego, że dla amerykańskiej marynarki wojennej buduje olbrzymie pancerniki. Z jej stoczni wychodzą również największe statki handlowe. Do pracy przystąpiono tam z prawdziwie amerykańskim rozmachem, a jak twierdzą wtajemniczeni — wszystkie zasadnicze części składowe przyszłej wyspy będą gotowe już w końcu bieżącego miesiąca, tak że będzie już można wtedy przystąpić do montowania całego rusztowania w wodzie. Dopiero po zmontowaniu podstawy przystąpi się do wykonania budowli, mających stanąć na wyspie.

Tutaj przyjęto projekt jednego z architektów francuskich, według którego, pod platformą wyspy umieszczony zostanie rozległy hotel urządzony z wielkim komfortem i przepychem. Tak więc lądujące na wyspie samoloty w rzeczywistości będą lądowały na betonowym dachu hotelu. Po obu stronach wyspy staną poza tem dwie wąskie a długie nadbudówki w których będą się mieściły hangary dla samolotów, warsztaty reparacyjne, podręczne zbiorniki benzyny i oliwy, pomieszczenia dla dyżurnej załogi, biura portu lotniczego a wreszcie stacja meteorologiczna i radjostacja odbiorczo-nadawcza. Koszty budowy całej tej wyspy będą niemałe, wyniosą bowiem niemniej 14-tu miljonów dolarów. Na stosunki polskie jest to suma olbrzymia, a jednak wyspa ta, która na cześć swego finansisty prawdopodobnie zostanie nazwana wyspą Morgana, jest dopiero początkiem.

* * *



Ostatni model inż. Armstronga przed wykończeniem. Rycina objaśnia nam zasadniczą konstrukcję pływającej wyspy. Po prawej pod platformą wynalazca, inżynier Armstrong.

Cały plan inż. Armstronga, mający umożliwić transatlantycką komunikację lotniczą obejmuje większą ilość wysp pływających. Liczba ich prawdopodobnie będzie wynosiła sześć do siedmiu. Pierwsza z nich, opisana powyżej wyspa Morgana znajdzie się w odległości około 600 klm. od lądu, i to w połowie drogi pomiędzy Nowym Jorkiem, a wyspami Bermudów. Pierwsza wyspa będzie poniekąd eksperymentem na wielką skalę, a dopiero po wykazaniu pełnej sprawności i absolutnego bezpieczeństwa przystąpi się do budowy dalszych wysp, które zostaną umieszczone pomiędzy wyspami Bermudów i Azorami względnie pomiędzy Azorami a Europą.

Po wykończeniu wszystkich wysp transatlantycka komunikacja lotnicza zatraci wszelkie cechy niebezpieczeństwa, gdyż przy dzisiejszym stanie techniki lotniczej, przeloty na dystansy 600 do 800 klm. (tyle bowiem będą wynosiły poszczególne etapy pomiędzy wyspami) nie nastręczają najmniejszej trudności.

* * *

Skurczyła się stara ziemia — skurczy się teraz Atlantyk, gdyż przedsiębiorczość ludzka niemal że nie zna granic. Nikogo nie przeraża bezkres oceanu, który pochłonął legendarną Atlantydę. Cóż z tego że jej zabrakło? Zbuduje się nową. Wprawdzie w znacznie mniejszych rozmiarach i — na raty, ale zbuduje.

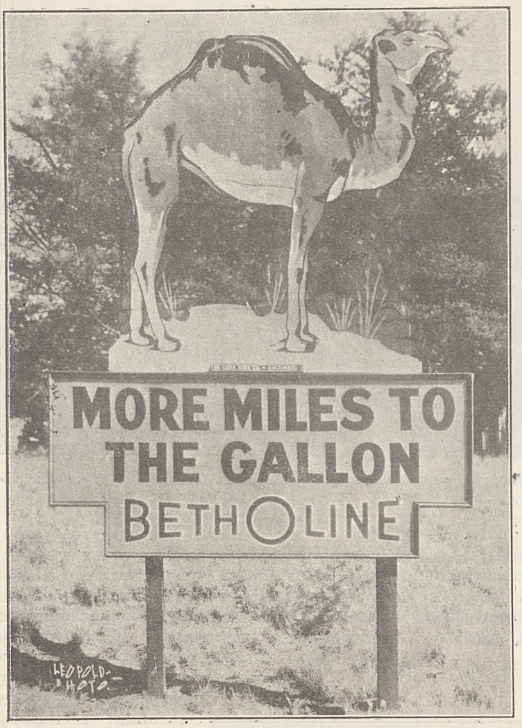
A po ukończeniu pierwszej takiej bazy przystąpi się do budowy innych, które będą tworzyć ogniwo między Starym i Nowym Światem.

W raju samochodowym

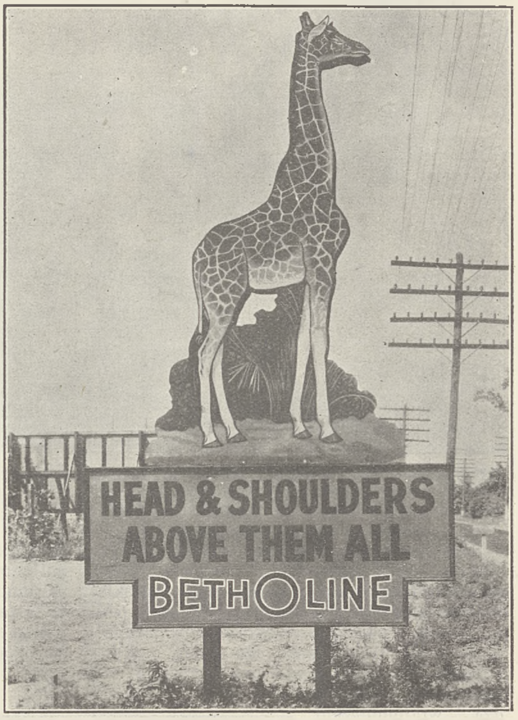
Na amerykańskich szosach. — Białe autobusy. — Samochodem przez ocean. — Londyńskie taksówki.

Zaproszony przez pewnego Amerykanina podczas mego pobytu w Stanach Zjednoczonych, na odbycie samochodem podróży z Chicago do Milwaukee (przeszło 200 klm.), niezmiernie orjentację. Na obszarze całych Stanów Zjednoczonych wszystkie szosy są ponumerowane, co wyklucza zmylenie drogi, oczywiście posiadającemu mapę. Stacje benzynowe i warsztaty reparacyjne są rozsiane na podobieństwo budek dróżniczych wzdłuż toru kolejowego. Niema obawy, ażeby utknąć w drodze bez pomocy. Jeżeli się zdarzy defekt, którego kierowca nie może sam naprawić, zatrzymuje on pierwszy lepszy przejeżdżający wóz i dojechawszy do najbliższej stacji benzynowej powraca z mechanikiem i maszyną stacyjną, specjalnie wyposażoną we wszelkiego rodzaju narzędzia.

W ciągu całej trasy prześladuje nas monotonja reklam najrozmaitszych przedsiębiorstw, uśmiechają się różowe buzie z plakatów reklamujących papierosy „Lucky Strike", a smakowicie przedstawiające się owoce czy konfitury, tak samo wyglądają w New Yorku, Baltimorze czy w pobliżu Chicago. Rzucają się w oczy popularne nazwy napoi orzeźwiających, a w bliskości miasteczek, farm, czy osad nieodmiennie widnieje napis „Chickendinner" czyli obiad z kury. Posilić się można wszędzie, gdyż restauracje t. zw. „road-house'y" mieszczą się wzdłuż szos równie gęsto jak stacje benzynowe. Jedne i drugie otwarte są przeważnie przez całą noc.



Charakterystyczne plakaty reklamowe amerykańskiej benzyny „Betholine", która jest tania w użyciu jak wielbłąd . . .

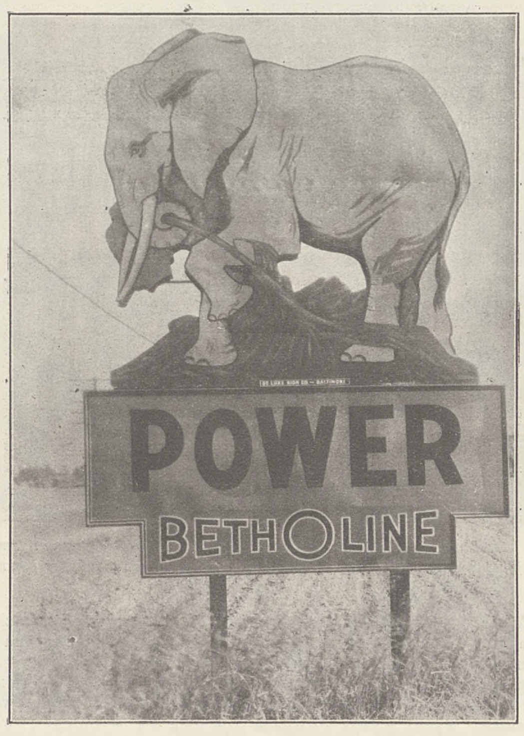


. . . zaletami swemi przerasta wszystkie inne marki, tak jak żyrafa wszystkie inne zwierzęta . . .

bardzo zrozumiałem, jaką maszyną pojedziemy, gdyż dotychczas nie znałem marki automobilowej — (piszę fonetycznie) — „Kedlak". Dopiero ujrzawszy zbliska wspaniałą limuzynę, otworzyły mi się oczy — rozpoznałem arystokratycznego „Cadillac'a". W Europie przyzwyczailiśmy się wymawiać tę nazwę z francuska i to mnie zmyliło.

Wydostawszy się z niezawsze równych bruków Chicago, z ulgą odetchnęliśmy na pysznej, gładkiej szosie wijącej się w łagodnych skrętach wzdłuż jeziora Michigan. Minąwszy szeregi podobnych do siebie jak dwie krople wody domków, zamieszkiwanych przez robotników oraz dzielnice podmiejskie, gdzie w zacisznych willach „cottage" znajdują schronienie przed rozgwarem miasta ludzie bogaci, wyjechaliśmy na asfaltowaną, szeroką drogę, przedzieloną przez pół białym, szerokim pasem, tworzącym jakoby rozgraniczenie dla samochodów jadących w przeciwnych kierunkach. Mimo że nie była to sobota, ani niedziela, gdyż w te dni panuje na szosach większy ruch niż śródmieściu, nie było prawie momentu, ażeby w polu naszego widzenia, nie znajdował się szybko pędzący, na prostej jakby wyciągniętej taśmie drogi, samochód.

Dopiero w podróży długodystansowej można sobie zdać sprawę z udogodnień z jakich korzystają amerykańscy automobiliści. Umieszczone na słupach telegraficznych numery, ułatwiają



. . . i dając silnikowi siłę słonia, pomaga mu wykonywać najtrudniejsze nawet zadania.

Jest rzeczą zrozumiałą, że prócz hoteli, najbardziej reklamują się na przydrożnych plakatach firmy automobilowe, fabryki produkujące przybory samochodowe, opony i wszelkiego rodzaju benzyny, oleje, gazoliny itd. Właściciele przedsiębiorstw prześcigają się w pomysłowości. Oto kilka plakatów reklamujących „Betholinę". która jest silna jak słoń, przerasta głową i grzbietem wszystkie inne jak żyrafa. wreszcie przysparza chyżości samochodom — „więcej mil na jeden galon" — na wzór szybkobieżnego wielbłąda

Liczne reklamy bywają w godzinach wieczornych oświetlone. zwłaszcza w pobliżu miast.

Nasz „Cadillac" bez wysiłku prześcignąwszy znajdujące się przed nim wozy zbliża się do Milwaukee, królestwa „Nash'ów". Wzmożony ruch autobusowy oraz wozy ciężarowe wiozące niby trumny, po osiem do dwunastu karoseryj „Nash'ów", zwiastują kraniec podróży. I znowu dzielnica domków tonących w zieloności, dzielnica robotnicza, wreszcie śródmieście z nieodzownemi niebotykami, wspaniałemi hotelami, bogatemi wystawami sklepów i rozbłyskującemi co chwila światłami latarń, regulujących ruch kołowy.



Wielkie amerykańskie towarzystwa mleczarskie zastosowały nowy typ samochodów dostawczych, który posiada sprzęgło i hamulec po obu stronach wozu i pozwala kierowcy na kierowanie nim ze stopnia.

Prócz niezliczonej ilości samochodów prywatnych i taksówek uwijają się po ulicach miast amerykańskich ogromne autobusy i mnóstwo ciężarówek rozwożących wszelkiego rodzaju towary. Przecież administracja polskiego „Dziennika Związkowego" w Chicago posiada sześć wozów ciężarowych, rozwożących świeżo wydany nakład pisma. Czy to będzie fabryka lodów czy dywanów, musi ona posiadać na swoje usługi kilka lub kilkadziesiąt ciężarówek. W godzinach rannych przeważa wśród t. zw. „trucks" czyli samochodów ciężarowych, kolor biały: wielkie mleczarnie dostarczają mleko swym klientom. Ażeby ich nie budzić przedwcześnie, niektóre wielkie towarzystwa przemysłu mleczarskiego wprowadziły nowy typ ciężarówki o nadzwyczaj cicho pracującym silniku, przyczem dla ułatwienia mleczarzowi — kierowcy wykonywania swych funkcyj, wóz nie posiada koła sterowego, natomiast sprzęgło i hamulec znajdują się po obu stronach, tak że mleczarz jedzie od domu do domu nie zasiadając do kierownicy, lecz stojąc na stopniu.

Samochód w Ameryce jest bezwzględnie „produktem pierwszej potrzeby" i musi znajdować się zawsze w bliskości domu lub mieszkania swego właściciela. Wszystkie bez wyjątku „cottages" podmiejskie posiadają garaże; ludzie nieposiadający własnych domów oddają swe wozy na noc do najbliższego garażu publicznego, składającego się niejednokrotnie z kilku kondygnacyj i mogącego temsamem pomieścić wielką liczbę samochodów.

Zamożni Amerykanie, podróżując, nie lubią rozstawać się ze swemi maszynami i jadąc okrętem przez ocean, zabierają je ze sobą. Samochody, nieczułe na morską chorobę, znajdują wówczas wygodne pomieszczenie na dnie okrętu. Wracając z Ameryki do Europy przyglądałem się z zaciekawieniem, jak w Southampton z wnętrza „Berengarji", dźwigi pędzone elektrycznością wyciągały jeden po drugim lśniące „Lincolny", „Packardy" i „Cadillac'i". W podkładanych pod koła sieciach wydostają się samochody z czworokątnej luki na świeże powietrze, a pobujawszy się trochę nad pokładem zostają natychmiast spuszczane na płaskie transbordery, oczekujące u boku okrętu-olbrzyma na luksusowy ładunek. Ludzie pracujący przy załadowywaniu samochodów baczą, by się nic złego nie stało powierzonym ich opiece maszynom, tak, że właściciel stąpiwszy na ląd europejski, może odbywać wygodnie dalszą podróż własnym wozem.

Zwykli śmiertelnicy muszą oczywiście jechać koleją, ażeby z Southampton dostać się do Londynu.

Jakże zabawnie wyglądają londyńskie taksówki po przyjeździe z Ameryki. Przypominają staromodne klekoty z filmowych fars amerykańskich. Wysokie, z komicznie, jak na nasze czasy, wyglądającemi latarniami, pozbawione całkowicie nowoczesnej linji, spełniają jednak doskonale swe zadanie i zasadniczo nie są wcale gorsze od innych, gdyż nie są to, — jak mogłoby się wydawać — stare wozy. Istnieje podobno przepis nie pozwalający na wprowadzanie nowego typu taksówek w Londynie. Anglja i pod tym względem hołduje tradycji.

Idąc jednak z duchem czasu, niektórzy właściciele dorożek samochodowych wprowadzili inowację, a mianowicie, radjoodbiorniki w swych taksówkach. Instalacja ta ma cel dwojaki: po pierwsze ma ona służyć ku przyjemności pasażerów, po drugie zaś w przyszłości zostaną zainstalowane małe stacje nadawcze w kilku punktach miasta, tak, że za ich pośrednictwem będzie można na drodze radjowej zamawiać taksówkę.

Józef Opieński.

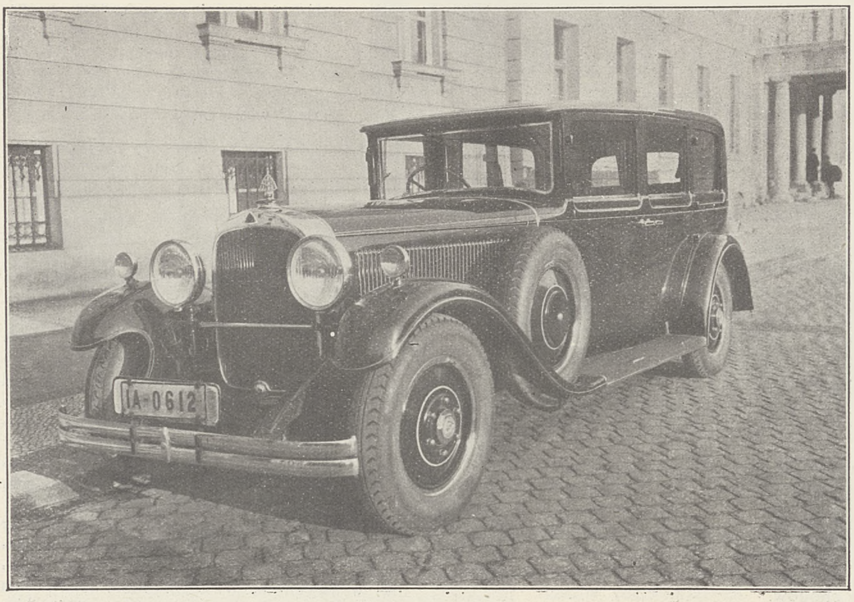


Zapomocą dźwigów wydostają się samochody z czworokątnej luki na świeże powietrze, opuszczając się na płaskie transbordery, oczekujące u boku statku na luksusowy ładunek.

Przygotowanie silnika na porę zimową

Problem temperatury silnika w zimie jest nader doniosły. W związku z tem omawiamy kilka kwestyj dotyczących chłodnicy i termostatu.

Termostat jest zazwyczaj umieszczony w górnej części głowicy silnika, przy wlocie wody przypływającej do chłodnicy. Przyrząd ten zamyka automatycznie dopływ wody, uniemożliwiając jej przepływ przez chłodnicę, zanim osiągnie odpowiednią temperaturę.



Luksusowa limuzyna marki „Maybach" z elastycznym silnikiem 12-cylindrowym.

Pod wpływem ciepła termostat otwiera przelot wody, która wówczas zaczyna krążyć normalnie, a silnik w ten sposób osiąga znacznie prędzej po uruchomieniu temperaturę potrzebną do prawidłowego działania.

Przy tego rodzaju systemie kontroli termostatycznej krążenia wody, należy używać zimą roztworu niezamarzającego, do napełnienia chłodnicy, gdyż pozostawienie silnika w ruchu na niskich obrotach nie zapobiegnie zamarznięciu. Z powodu niskiej temperatury woda nie będzie krążyć normalnie, a drobne jej ilości, pozostawione bez ruchu w siatce chłodnicy, łatwo ulegną zamarznięciu, powodując pęknięcie delikatnej sieci kanałów wodnych.

Celem zapobieżenia temu niebezpieczeństwu należy przy zbliżających się chłodach wypuścić wodę z chłodnicy, starannie ją wypłókać i napełnić roztworem nie zamarzającym. Przed wlaniem roztworu niezamarzającego trzeba upewnić się, czy chłodnica, łączniki gumowe i pompa wodna nie przeciekają. Korek chłodnicy należy szczelnie dokręcić, aby roztwór niezamarzający nie mógł się wylewać w czasie jazdy.

Najbardziej rozpowszechnionym środkiem przeciw zamarzaniu wody jest spirytus denaturowany, gdyż nie zamarza on nawet przy bardzo niskiej temperaturze i jest stosunkowo tani. Ma on jednak i cechy ujemne, gdyż ulatnia się; wskutek tego zachodzi potrzeba częstego sprawdzania ciężaru gatunkowego roztworu oraz dolewania spirytusu, który, jeśli wskutek nieostrożności wyleje się kilka kropli na części lakierowane, niszczy je i pozostawia plamy. Jeżeli przypadkowo lakier zostanie opryskany roztworem spirytusu, należy natychmiast miejsce to spłókać czystą wodą i lekko przetrzeć gałgankiem lub skórką.

Również trzeba pamiętać, aby krawędzie używanego w zimie pokrowca na chłodnicę nie dotykały maski silnika, gdyż materjał pokrowca, przesiąknięty spirytusowym roztworem, może uszkodzić pokrywę lakieru.

Zaznaczyć należy, że do mierzenia roztworów spirytusowych potrzebne są areometry inne, aniżeli do roztworów cięższych od wody.

Gliceryna jest również skutecznym środkiem zapobiegającym zamarzaniu. Jest ona jednak droższa (1 kg ca. 4 zł), niż spirytus, lecz zato mniej ulatnia się i nie jest szkodliwa dla lakieru. Ażeby jednak przy bardzo niskiej temperaturze roztwór nie zamarzł, trzeba użyć znacznej ilości gliceryny (około 5 kg na całą zimę).

Przy użyciu gliceryny ważnem jest, aby wszystkie połączenia chłodnicy były zupełnie szczelne.

Po odczytaniu ciężaru gatunkowego na areometrze, należy porównać cyfry z tabelą zamieszczoną poniżej, oraz sprawdzić, jaką ilość gliceryny lub spirytusu trzeba dodać do roztworu, aby doprowadzić go do żądanej gęstości. Po wlaniu tej dodatkowej ilości, należy puścić silnik w ruch, aby roztwór dobrze się zmieszał, a następnie sprawdzić ponownie jego ciężar gatunkowy zapomocą areometru.

Tabele poniżej podają różne składy mieszanek spirytusowych i glicerynowych oraz stopnie marznięcia.

Mieszanka spirytusowa zawiera:

spirytusu	wody	zaczyna marznąć przy:
15 proc.	85 proc.	— 4° C.
25 „	75 „	— 8° „
35 „	65 „	— 14° „
40 „	60 „	— 18° „
45 „	55 „	— 22° „
50 „	50 „	— 26° „

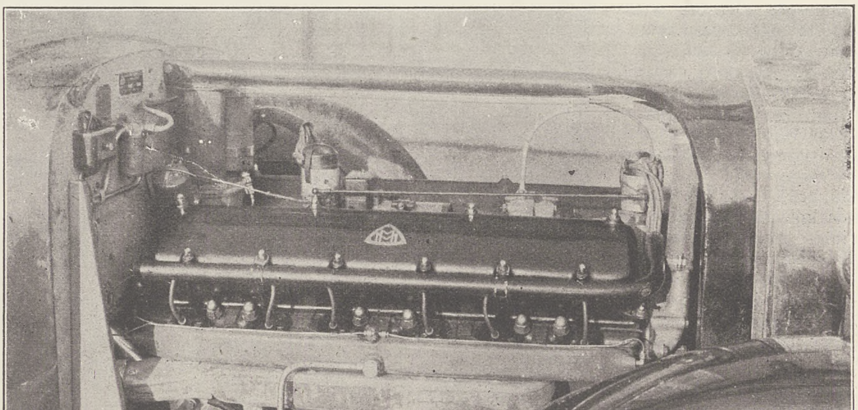
Mieszanka glicerynowa zawiera:

spirytusu	wody	zaczyna marznąć przy:
10 proc	90 proc.	— 2,5° C.
20 „	80 „	— 7° „
30 „	70 „	— 12° „
50 „	50 „	— 28° „

Przy użyciu roztworów niezamarzających nie należy zbytnio dopełniać chłodnicy, gdyż nadmiar i tak wyleje się przez rurkę przelewową.

Przed użyciem roztworów niezamarzających, chłodnica — jak już zaznaczyliśmy — powinna być starannie wypłókana ze wszystkich nieczystości, które się w niej nagromadziły. Można to uskutecznić, przepuszczając silny strumień wody przez jej dolny otwór tak, aby woda pod ciśnieniem przepły-

(Dokończenie na str. 11-tej.)



Dwunastocylindrowy silnik o mocy 150 K. M., w który zaopatrzony jest ostatni typ samochodów marki „Maybach".

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Dnia 30 grudnia ub. r. przybyło w przewidzianym w regulaminie rajdu gwiaździstego do Cannes 17 uczestników. Konkurs elegancji wozów, który głównie decydował o klasyfikacji odbył się, jak już o tem pisaliśmy na innem miejscu, 30 grudnia i 2 stycznia. Największą ilość punktów, bo 1166 zdobył Persi Brooksbank, który wystartował z Cannes przez Tarbes na samochodzie marki Rolls-Royce z karoserją Baxter. Drugim z rzędu był E. Sadovich (1160 punktów), start z Paryża na Duessenbergu z karoserją Hibbard i Darrin.

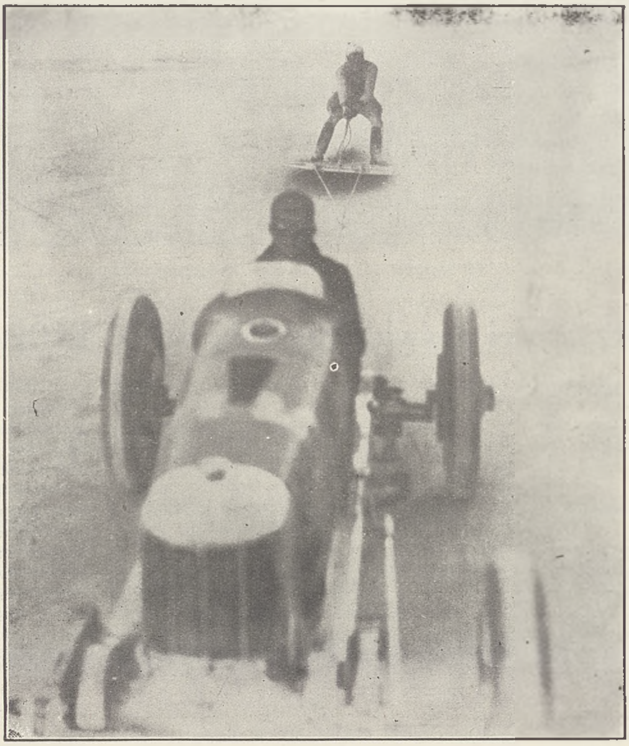
Kolejno zajęli dalsze miejsca: E. Soanes Lendrum z Paryża na Cadillac'u, de Joncy z Nicei przez Lyon na Chryslerze, pani Renee Maurel z Paryża na Peugeocie, p. Varin z Paryża na Bugattim, Schmidt z Cannes przez Beaune na Packardzie, Stoffel z Paryża na Chryslerze, Guyard z Saint-Dizier na Bugattim, Ronot z Saint-Dizier na Panhardzie, Lamberjak z Paryża na Bugattim, Galip z Paryża na Citroenie, Nouzaret z Leodjum również na Citroenie, Delgado Salcedo z Paryża na Talbocie, panie: Lacharme z Paryża na Voisinie, Latour z Paryża na Rosengarcie, księżna de Coligny - Chatillon z Paryża na Rosengarcie, oraz R. . . . z Paryża na Bugattim.

Puhar zaofiarowany przez inicjatorów rajdu gwiaździstego do Cannes oraz przeznaczony dla wozu, który przebył największą odległość zdobył p. Landrum, który wystartował z Londynu. Specjalne nagrody, ofiarowane przez firmę Dunlop i przeznaczone dla mechaników, zdobyli szoferzy samochodów pp. Guyard, Renot, Landrum, Sadovitch, oraz księżniczki de Coligny-Chatillon oraz pani de Latour.

Jak z powyższego widzimy, większość zawodników, bo 11 wystartowało z Paryża, po jednym zaś z Saint-Dizier, Londynu, Nicei, Cannes, Genewy i Leodjum. Jak na światowy rajd gwiaździsty, „świat sportowy" bardzo znikomy. Jeżeli teraz weźmiemy pod uwagę maszyny, to prym wiodły tak często doświadczone marki Bugatti, których wystartowało 4.

Komisja sportowa Międzynarodowego Związku Uznanych Automobilklubów uznała rekordy ustalone w Cremonie na 200 milach. Rekordy te ustalili Brilli Peri na Alfa-Romeo, o litrażu cylindrów 3000 ccm w 1 godz. 47 m. z średnią szybkością 180,4 klm. na godz.; Egger na Austro - Daimlerze w 2:23:23 z średnią szybkością 134,1 km. na godz.

Arcangeli na Talbocie o litrażu cylindrów 1500 ccm. w 1:48:55 z średnią szybkością 177,3 km. na godz., Pundy na Alvisie w 2:3:12. — Rekordy ustalone na 10 klm. przez Borzachiniego (rekord światowy), Varziego i Brilli Periego (rekordy międzynarodowe) zostaną przedyskutowane i wciągnięte do oficjalnej listy rekordów na następnem posiedzeniu komisji sportowej.



W Ameryce coraz bardziej rozpowszechnia się t. zw. skijöring za samochodem. Na rycinie widzimy znanego sportowca Harpera, którego na jeziorze Muroc w Kalifornji ciągnie na osobliwych nartach samochód z szybkością 75 mil na godzinę.

* * *

Międzynarodowa komisja sportowa zbierze się dnia 14 stycznia br. w Paryżu celem omówienia sprawy europejskiego mistrzostwa górskiego.

* * *

Wielka nagroda Irlandji która jak w kalendarzu sportowym zaznaczono miała się odbyć 23—24 maja, została przesunięta na 18 i 19 lipca.

Do rajdu gwiaździstego do Monte Carlo który się odbędzie z końcem bieżącego miesiąca zgłosiła się niebywała liczba uczestników (150), której dotąd jeszcze w żadnym rajdzie nie zanotowano.

* * *

Wyścigi motocyklowe na łodzie odbędą się w lutym roku bieżącego niedaleko Sztokholmu. Między zaproszonymi uczestnikami zawodów znajduje się rekordzista świata Niemiec Henne, który zamierza ustalić na lodzie nowe rekordy światowe. Najgroźniejszym jego przeciwnikiem będzie Anglik Handley, jeden z najlepszych motocyklistów świata. Spotkanie Henne — Handley oczekiwane jest z wielkiem naprężeniem wśród sfer motocyklistów.

* * *

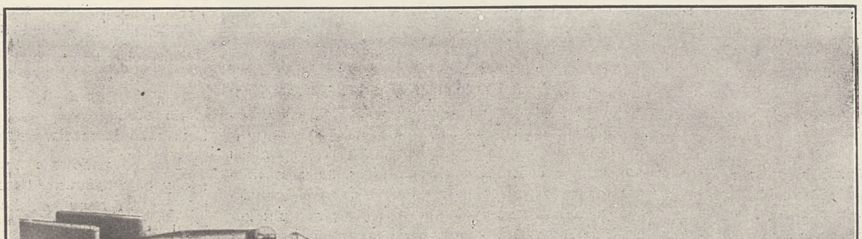
Jeden z najwyższych szczytów Alp nad Lago Maggiore, Mottarone, został ostatnio zdobyty przez automobil. Po stromej ścieżce sportsman włoski, p. Alberganti, wjechał w przeciągu 3 godzin na sam szczyt na małym Fiacie. Droga była niezwykle trudna. Co chwila trzeba było łopatami rozszerzać ścieżkę, często nie szerszą od 1 m. Ostatecznie po wielu tarapatach wóz w najlepszej formie doszedł do celu.

Był to nietylko pierwszorzędny wyczyn sportowy, lecz również i eksperyment, wykazujący czego mogą dokonać lekkie samochody.

* * *

Słowacki Klub Automobilowy i Motocyklowy w Bratislavie postanowił zorganizować w b. r. kilkanaście imprez sportowych. Między innemi figuruje w programie zatwierdzony już przez Komisję sportową Międzynarodowy Rajd do Wysokich Tatr, który się odbędzie dnia 5 lipca.

Słowacja w ostatnim roku zrobiła bardzo dużo około rozbudowy i naprawy dróg i dlatego też spodziewać się należy wielkiej liczby uczestników w tej imprezie. Przez urządzenie rajdu gwiaździstego do Wysokich Tatr, który w kalendarzu sportowym figuruje jako impreza międzynarodowa, Wysokie Tatry zasłyną w całym świecie samochodowym.



Samochód wyścigowy marki „Sunbeam" o mocy silników 4000 KM., na którym światowej sławy kierowca Kaye Don zamierza na wiosnę br. pobić światowy rekord szybkości.



Rada nadzorcza, zarząd oraz zaproszeni goście na uroczystość poświęcenia „Oświęcim", Zjednoczone fabryki maszyn i samochodów S. A.

Z uroczystości poświęcenia fabryki S. A. Oświęcim

Podczas uroczystości poświęcenia fabryki samochodów „Praga" pod firmą S. A. Oświęcim między innemi wygłosili przemówienie pp. dyr. Rużiczka i Hoffmann, które poniżej cytujemy:

Przemówienie p. dyr. Ruzicki członka rady zawiadowczej z Pragi.

W imieniu członków rady zawiadowczej z pośród grupy czeskiej naszych zakładów „Oświęcim" Zjednoczone Fabryki Maszyn i Samochodów Sp. Akc. oraz w imieniu Spółki Akcyjnej „Ceskomoravska-Kolben-Danek" w Pradze, która jest jednym z udziałowców naszej polskiej fabryki, pozwalam sobie powitać Was jaknajserdeczniej i pozdrowić na terenie naszego nowego przedsiębiorstwa, które tutaj w bliskości byłej granicy niemieckiej ma zadokumentować zbliżenie gospodarcze naszych narodów.

Oświadczam przed uroczystym aktem, który się odbędzie, że dążenie grupy, którą mam cześć zastępować, są pod każdym względem uczciwe. Nie chcemy należeć do szeregu firm zagranicznych, które przyszły do Polski jedynie w tym celu, aby swoimi metodami eksploatacyjnemi zdobyły jaknajwiększe korzyści dla siebie. Nasz cel jest wyższy. Gwarancją tego jest dobre imię naszej firmy patronującej, jak również dobre nazwiska i czysty szyld naszych polskich wspólników.

Panowie będą mieli okazję obejrzeć nasze skromne urządzenie, bez względu na to mam jednak nadzieję, że w krótkim czasie ta mała fabryka rozwinie się w wielkie przedsiębiorstwo przemysłowe, które będzie doskonałym dowodem naszej współpracy. Dziękuję wszystkim, którzy popierali nas dotychczas w miarę swej możności i proszę o łaskawe dalsze poparcie w dziele, które zaczynamy w Imieniu Bożem.

Przemówienie dyr. Hoffmanna, członka rady zawiadowczej nowej placówki.

Przybyliście hojnie na uroczystość poświęcenia nowozałożonej czesko-polskiej fabryki i okazali tem wielkie zainteresowanie dla tego przedsiębiorstwa, za co Wam dziękuję gorąco imieniem grupy czechosłowackiej, reprezentowanej przez Spółkę Akcyjną „Ceskomoravska-Kolben-Danek" w Pradze i witam Was serdecznie.

Założenie czesko-polskiej fabryki uważam za dalszy pomyślny krok w porozumieniu i współpracy czesko-polskiej i pozwalam sobie najpierw streścić początki i rozwój stosunków czesko-polskich.

Z ziem wschodnich przywędrowali z swoimi ludźmi dwaj bracia, Lech i Czech. Lech osiadł w obecnej ziemi polskiej i założył tu podwaliny Państwa Polskiego, a jego brat Czech powędrował dalej na wschód i założył w Czechach Państwo Czeskie. Tak opowiadają stare legendy. Dalej historja uczy nas, że książę polski Mieczysław I pojął za żonę księżniczkę Dąbrówkę, córkę księcia czeskiego Bolesława, która nawróciła swego męża na wiarę chrześcijańską i zdobyła sobie wielkie zasługi gorliwem krzewieniem wiary chrześcijańskiej w narodzie polskim. Podczas panowania Bolesława Chrobrego przybył do Polski z Czech Św. Wacław. Gdy w latach późniejszych zginął śmiercią męczeńską z rąk pogańskich Prusaków, stał się polskim świętym narodowym. Przypominam sławną bitwę pod Grunwaldem w r. 1410, kiedy wojska czeskie pod dowództwem Zizki pobiły na głowę hordy wojsk krzyżackich, jak to opisał barwnie Sienkiewicz. Chętnie wspominam czasy, kiedy syn króla polskiego Kazimierza, Władysław Jagiellończyk był w r. 1471 obwołany królem czeskim, sławnie panował i popierał szczodrze nauki. Tak np. powstał za jego pomocą styl nazywany Władysławowsko-Gotyckim, który podziwiamy do dzisiaj na Grodzie Praskim. W czasach późniejszych kształtowały się stosunki czesko-polskie często bardzo przyjacielsko, czasem — dzięki różnym obcym i nieprzyjacielskim intrygom — niestety też niekorzystnie. Później tak Czesi jak Polacy stracili samodzielność i żyli pod jarzmem najeźdźców. Wybuchła wojna światowa, która naraziła ziemie polskie na nieobliczalne straty, lecz po zakończeniu przyniosła obu narodom samodzielność i wybudowanie własnych ustrojów państwowych. Nie tylko to, że „Jeszcze Polska nie zginęła", ale przeszedłszy drogę krzyżową usianą cierniami została wskrzeszona do nowego, zdrowego i sławnego życia, które ma i będzie miało wielkie znaczenie dla ludów Europy, co jak jestem przekonany dotyczy również bratniego narodu Czechosłowaków.

Opierając się na faktach historycznych dochodzę do przekonania, że narody polski i czeski rozwijały się pomyślnie tylko wtedy, gdy zgodnie współpracowały. Dwaj sąsiedzi, których los dotknął tak ciężko, obecnie handlowo, kulturalnie i politycznie dojrzali, muszą mieć pełne zrozumienie dla przyjacielskiej, zgodnej i uczciwej współpracy. Ofiarujemy Wam ją i jesteśmy przekonani, że również Wy postąpicie tak samo we własnym interesie.

Naród Polski ma bardziej rozwinięty zmysł narodowy i idealny, natomiast naród czeski, który podlegał bardziej wpływom zachodnim, orjentuje się więcej w kierunku praktycznym.

Rzeczypospolita Polska dostarcza Republice Czechosłowackiej przeważnie swe bogactwa naturalne, produkty rolnicze oraz rogaciznę i nierogaciznę, zaś Czechosłowacja Polsce przeważnie wyroby swego przemysłu. W wielu gałęziach przemysłu nie jest Polska samowystarczalną w czasie pokoju, a tembardziej w wypadku wojny. Olbrzymie sumy polskiego majątku narodowego odpływają zagranicę na przedmioty codziennego użytku. Tak jak w innych państwach, powstało też w Polsce dążenie do wybudowania przemysłu rodzimego.

Ceskomoravska-Kilben-Danek Spółka Akcyjna w Pradze, drugie największe towarzystwo w Republice Czechosłowackiej, istniejące już przeszło 50 lat, które już od lat dziesiątek dostarcza do Polski swe wyroby maszynowe i elektrotechniczne, a w ostatnich latach również samochody, powzięła zamiar wybudować w Polsce fabrykę siostrzaną przy współudziale kapitału polskiego. Projekt został zrealizowany, pozyskano kapitałowe i osobiste uczestnictwo starych polskich rodów magnackich i ostatecznie nabyta i urządzona fabryka w Oświęcimiu, dziś zostanie uruchomiona i poświęcona.

Choć C. K. D. zatrudnia w swych fabrykach w Republice Czechosłowackiej przeszło 15.000 robotników i urzędników, zakłada ze swymi polskimi przyjaciółmi w Oświęcimiu przedsiębiorstwo narazie skromnych rozmiarów, które zamierza z biegiem czasu odpowiednio rozszerzyć. Narazie został zaprowadzony wyrób karoserji samochodowych, oprócz tego będą się tutaj montować podwozia wyrobione w Pradze a w przyszłości wyrabiać kompletne samochody znanej marki „Praga". W najbliższej przyszłości zostanie wybudowana fabryka aparatów elektrycznych a następnie będzie zaprowadzony wyrób niektórych maszyn, które dotychczas nie są w Polsce wogóle wyrabiane, wzgl. tylko sporadycznie.

Nowa spółka nie ma zamiaru zatrudniać stale czeskich robotników i inżynierów, lecz chce tylko w pierwszych latach zapomocą swych wyszkolonych pracowników wyćwiczyć odpowiednio siły polskie, aby mogły później same przedsiębiorstwo pomyślnie prowadzić. Oprócz tego chce C. K. D. dać do dyspozycji swe bogate doświadczenia, zbierane przez szereg lat aby wyroby fabryki w Oświęcimiu dorównywały pod względem jakości wyrobom zakładu macierzystego.

Proszę ponownie wszystkie zainteresowane osoby o intenzywną, uczciwą i zgodną współpracę i życzę nowemu polsko-czeskiemu przedsiębiorstwu dużo pomyślności, pomyślnego rozwoju i kończę swe przemówienie słowami „Szczęść Boże" i „Niech żyje długie lata".

Wystawa anti-kradzieżowa

Ze względu na stale wzrastającą liczbę wypadków kradzieży samochodów w Niemczech, postanowił Automobilklub Niemiec zorganizować międzynarodowy konkurs przyrządów zabezpieczających wozy od kradzieży. Również zostanie zorganizowana wystawa tych przyrządów oraz projektów, która wzbudziła w świecie samochodowym niebywałe zainteresowanie.

Dokładny regulamin konkursu zostanie niebawem ogłoszony.

Przygotowanie silnika na porę zimową

(Dokończenie ze str. 8-ej.)

wała przez chłodnicę i koszulki wodne cylindrów.

Należy również zwrócić uwagę na następujące zabiegi pomocnicze, które pozwalają utrzymać silnik w należytej temperaturze: urządzenie do podgrzewania mieszanki, pokrowce na maskę silnika, wojłokowe ochrony karteru, termometry do wody do chłodzenia, zasłony do chłodnic.

Urządzenie do podgrzewania mieszanki w rurze ssącej służy do zwiększenia temperatury mieszanki przed wprowadzeniem jej do cylindra, celem łatwiejszego zapłonu.

Należy uważać, aby w samochodach, przy których powyższe urządzenie można regulować, było ono ustawione stosownie do pory roku.

Pokrowiec na maskę bardzo skutecznie zapobiega szybkiemu obniżaniu się temperatury silnika w czasie postoju. Na wypadek szybkiej jazdy i podczas bardzo silnych mrozów może się okazać, że silnik mimo to nie osiąga minimalnej temperatury i wówczas konieczne jest częściowe, względnie nawet całkowite zasłonięcie zewnętrznej powierzchni chłodnicy.

Przy dużych mrozach bardzo pożyteczne okazało się przykrycie karteru od zewnątrz grubemi kawałkami wojłoku, co zapobiega gęstnieniu oleju podczas postoju i rozrzedzaniu go przez benzynę podczas startowania.

Nowoczesne samochody wyposażone są w zasłony chłodnicy typu samoczynnego, lub też zamykane ręcznie z siedzenia kierowcy. Jeżeli jako środka przeciw zamarzaniu wody przy zastosowaniu automatycznych zasłon chłodnicy używa się mieszaniny spirytusowej, należy bardzo uważać, czy automatyczne zasłony chłodnicy otwierają się właściwie, to znaczy przy punkcie wrzenia spirytusu. Urządzenie zamykania dostępu powietrza przechodzącego przez chłodnicę zapomocą zasłon, znakomicie przyczynia się do utrzymania właściwej temperatury silnika.

Na Widnokręgu Automobilisty

Wypadki samochodowe w ubiegłym tygodniu

W środę, dnia 1. b. m. wieczorem około godziny 8-ej pociąg osobowy na linji Wystruć — Tylża zderzył się z autobusem pasażerskim z Wystrucia. 5 pasażerów autobusu zostało zabitych, 7 ciężko rannych, 4 zaś odniosło lżejsze rany. Z rannych jedną osobę przewieziono do szpitala w stanie beznadziejnym. Jak się okazuje, katastrofa nastąpiła wskutek niezamknięcia szlabanu kolejowego przez dróżnika, którego znaleziono w swej budce nieprzytomnego. Komunikacja na tym odcinku została przerwana na kilka godzin, a pasażerowie, aby jechać dalej, musieli się przesiadać do innego pociągu

* * *

W niedzielę rano dnia 5. b. m., autobus idący z Wadowic do Oświęcimia, uległ katastrofie na szosie koło Zatora. Kierowca autobusu, pragnąc wyminąć furę, skręcił nagle w bok tak, iż autobus, jadący z wielką szybkością, uderzył o drzewo. Kilkanaście osób jadących w autobusie, odniosło lekkie kontuzje.

Zaznaczyć należy, że autobusy, kursujące w okolicy Oświęcimia i Zatora, jadą zazwyczaj z wielką szybkością, na którą nie pozwala zły stan dróg w tych okolicach.

* * *

Tegoż samego dnia o godzinie 5,30 wyjechała z Poznania w stronę Swarzędza taksówka PM 52 143, prowadzona przez właściciela p. Stanisława Dąbka z Bydgoszczy. Gdy samochód w pełnym biegu znalazł się na drodze do Swarzędza, nagle wyłonił się z mroków wóz ciężarowy bez świateł ostrzegawczych.

W ostatniej chwili szofer, chcąc uniknąć zderzenia z wozem, skręcił w bok i wpadł całą siłą na przydrożne drzewo. Samochód został rozbity, a p. Dąbkowi kierownica zgniotła klatkę piersiową. Wezwane Pogotowie Ratunkowe udzieliło nieszczęśliwemu pierwszej pomocy.

Jest to znowu jeden z licznych wypadków ignorowania przez woźniców przepisów o ruchu drogowym. Byłby nareszcie czas, by władze policyjne baczniejszą uwagę zwracały na różne wybryki ze strony woźniców pojazdów konnych oraz zorganizowały wreszcie patrole, jeżeli już nie samochodowe, to motocyklowe, któreby od czasu do czasu kontrolowały ruch na drogach naszego województwa.

Z WARSZAWY

Zniżka taryfy samochodowej

W swoim czasie warszawscy właściciele dorożek samochodowych marki Ford zwrócili się do urzędu przemysłowego m. stoł. Warszawy z wnioskiem o wprowadzenie taryfy po 40 gr. za 1 klm.

W dniu 2 bm. urząd przemysłowy wyraził swą zgodę na wprowadzenie tej taryfy, która wobec tego obowiązywać będzie już od dnia 3 b. m.

Oprócz taksówek marki Ford na taryfę 40-groszową przejść mają właściciele mniejszych wozów innych marek. Jednocześnie właściciele ci zwrócili się do tegoż urzędu przemysłowego z podaniem, w którem domagają się obliczania podatku brukowego nie od siły motorycznej wozu, jak to ma miejsce dotychczas, lecz od jego wagi.

Ujednostajnienie taryfy przejazdowej na autobusach

W Związku właścicieli autobusów poruszono projekt wprowadzenia jednolitej taryfy przejazdowej dla całego kraju.

Opłaty w autobusach obliczanoby na tych samych zasadach, na jakich obliczane są taryfy kolejowe, przyczem istniałyby dwie taryfy: pasażerska i towarowa.

Dworce autobusowe

Od roku omawiana jest sprawa budowy dworców autobusowych w Warszawie, ale brak kapitału nie pozwala na jej urzeczywistnienie. Właściciele autobusów, zrzeszeni w Związek, postanowili wziąć inicjatywę w swoje ręce i postarać się o postawienie narazie choćby tymczasowych dworców. Na posiedzeniu komisji ogrodniczej miasta rozważano wniosek Związku właścicieli autobusów w sprawie udzielenia im na warunkach dzierżawy bezpłatnej terenu przy parku praskim od strony placu Florjana, gdzie chcieliby postawić dworzec. Sprawa ta przesłana jest do radcy prawnego celem zastanowienia się nad warunkami umowy.

Odnowienie dowodów rejestracyjnych

Termin przedłużenia dowodów rejestracyjnych na samochody użyteczności publicznej na r. 1930 mija 31 bm. Mimo, że organizacje właścicieli dorożek samochodowych i autobusów były uprzedzone przez odpowiednie władze przed 2 miesiącami, że termin nie będzie przedłużony, dotychczas niespełna połowa (około 1 000) spełniła odpowiednie czynności, przedstawiając samochody do przeglądu. Opieszali narażeni będą na kary administracyjne oraz na koszty związane z ponowną rejestracją.

Autobusy międzymiastowe

Ze względu na niebezpieczeństwo, grożące z powodu przepełnienia autobusów międzymiastowych, policja otrzymała przypomnienie, aby dokładnie sprawdzała napełnienie



W Charlestowne w stanie Massachusset kierowca samochodu, jadący w wąwozie z ogromną szybkością, nie zauważył zakrętu i skierował go na mur, który został na wylot przebity. Dziwnym zbiegiem okoliczności pasażerowie i wóz nie odnieśli żadnych uszkodzeń.



W czasie strajku konduktorów autobusowych w Tokio pełniły ochotniczo służbę tę córy kraju „Wschodzącego Słońca“.

tych autobusów i w razie stwierdzenia wykroczeń, sporządzała protokóły, na zasadzie których starostwa będą karały administracyjnie zarówno właścicieli, jak i obsługę autobusów. Kara ta sięgać może do 1 000 zł.

Jednocześnie przypomniano konieczność zwracania uwagi na stan techniczny autobusów i przestrzeganie punktualności kursowania.

Lustracja autobusów

Zwykle na wiosnę rozpoczyna się sezon katastrof autobusowych. Rozmyte drogi, śliskie jezdnie — przyczyniają się do powiększenia liczby katastrof, które niejednokrotnie kończą się tragicznie. Wydział drogowy komisarjatu Rządu w dniach najbliższych rozpocznie lustrację autobusów, wycofywać będzie autobusy, które nie będą odpowiadały wymogom technicznym, gwarantującym bezpieczeństwo podróży. Przedewszystkiem wycofane będą autobusy, przerobione ze zwykłych wozów ciężarowych, posiadające słabe karoserje, zbyt słabe podwozia i zrujnowane motory.

Dotychczas praktyka wykazała, że międzymiastowe autobusy mniejszych rozmiarów, obliczone na mniejszą ilość osób, nie wykazują dostatecznej wytrzymałości przy kursowaniu na naszych drogach, prędzej się zużywają i eksploatacja ich jest o wiele droższa od autobusów większych, tembardziej, że publiczność chętniej korzysta z większych maszyn, jako wygodniejszych.

Z drugiej strony, ze względu na to, że mniejsze autobusy bywają w gorszym stanie technicznym, uwaga władz kontroli technicznej jest na nie zwrócona.

Asfaltowanie głównych arteryj

W roku przyszłym wyasfaltowane będą Al. Ujazdowskie od Szopena do Belwederu. W ten sposób na całej długości arterji komunikacyjnej od Belwederu do Zamku Królewskiego pozostanie bruk drewniany tylko na niewielkim odcinku od Trębackiej do placu Zamkowego, który wyasfaltowany będzie w 1931 r.

Stacje benzynowe

Magistrat uchwalił przedłużyć dotychczasowym dzierżawcom termin dzierżawy gruntu miejskiego pod 17 stacyj benzynowych na rok 1930.

Autobusy miejskie

Wielka frekwencja autobusów miejskich nasuwała powszechne przypuszczenie, że to nowe przedsięwzięcie będzie bardzo korzystnym interesem finansowym dla miasta i że wobec tego należy przewidywać szybkie powstawanie coraz nowych linij. Okazuje się tymczasem, że eksploatacja autobusów miejskich, przy obecnej taryfie przewozowej, nie przedstawia się pomyślnie dla dyrekcji tramwajów. W budżecie na rok 1930/31 przewiduje się w autobusach frekwencję na 18 miljo-



W dniach ostatnich zmarł inż. Wilhelm Maybach, jeden z pierwszych pionierów przemysłu automobilowego w Niemczech.

nów pasażerów. Próbny okres eksploatacji wykazał, że przeszło połowa pasażerów jeździ tylko kilometr i płaci po 10 gr. Powoduje to ciągłe przeciążenie i niszczenie taboru autobusowego, którego naprawa napotyka na wielkie trudności ze względu na brak własnych warsztatów samochodowych, których dyrekcja tramwajowa, z uwagi na trudności finansowe, nie mogła zorganizować, a których stworzenie staje się pilną koniecznością, jeśli mają powstawać nowe linje komunikacyjne.

Ostatnio przeprowadzone kalkulacje wykazują, że koszt własny przewozu jednego pasażera wynosi w tramwajach przeciętnie 14,8 grosza, gdy tymczasem opłata w autobusach wypada średnio 10 gr. Należy przewidywać, że dyrekcja tramwajów zmuszona będzie podwyższyć taryfę autobusową przynajmniej do 15 groszy za kilometr i że norma ta — możliwe — będzie ostatecznie ustabilizowana. O nierentowności przedsiębiorstwa autobusowego przy obecnej taryfie dyskutowano bardzo poważnie na jednem z ostatnich posiedzeń radzieckich komisji finansowo-budżetowej.

Z POZNANIA

Wykroczenia samochodowe w Poznaniu

W grudniu 1929 r. zanotowano ogółem 404 wypadki wykroczeń samochodowych i dorożkarskich, a mianowicie: za nieprzepisową jazdę 69, za nieposiadanie światła 148, za jazdę z otwartym tłumnikiem 15, za tamowanie ruchu kołowego 93, za zbyt szybką jazdę 11, za palenie tytoniu podczas jazdy 3, za najechanie ludzi 5, za używanie syreny 4, za niespuszczanie chorągiewki podczas jazdy z pasażerami 7, za używanie reflektorów 3, za nieposiadanie wskaźnika 7, za zderzenie samochodów 6, za nieczytelne znaki rejestr. 12, za nieposiadanie prawa jazdy 14, za nieposiadanie dowodów rejestr. 7.

Z powyższego widać, że liczba przekroczeń ze strony kierowców w porównaniu z ubiegłym miesiącem zupełnie się nie zmniejszyła, a stale wzrasta.

Z ŁODZI

Obostrzenie egzaminów szoferskich

W związku ze wzrastającym z każdym dniem ruchem samochodowym na ulicach miasta, władze centralne poleciły Urzędowi

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednołamowy wiersz nonparelowy 30 groszy

Szofer-ogrodnik
żonaty, w średnim wieku, z wieloletnią praktyką, obeznany wszechstronnie w swym zawodzie, szuka posady od 1. 4. 30. lub wcześniej. Oferty zd 88 540

Młody szofer
trzeźwy, sumienny, z dobrem świadectwem, poszukuje posady na wóz osobowy lub ciężarówkę. Miejscowość obojętna. Zgłoszenia j 3 210.

Szofer - kowal
kawaler, lat 25, z dłuższą praktyką, obeznany z narzędziami rolniczemi i traktorem, poszukuje prywatnej, stałej posady. Oferty Kurjer zdw 88 301

Szofer
kawaler z 2 letnią praktyką, poszukuje posady. Miejscowość obojętna. Oferty zdw 88 269

Szofer-ogrodnik
kawaler, z praktyką, dobremi świadectwami, poszukuje posady. Oferty Kurjer zdw 88 146-7

Szofer
żonaty, z kilkoletnią praktyką, dobremi świadectwami oraz kaucją 1 000 złotych, poszukuje posady najchętniej w Poznaniu. Zgłoszenia zdw 87 671

Szofer
strzelec służący, poszukuje posady samotnego zaraz we wsi lub w mieście. Zgłoszenia pod zdw 87 678

Szofer
żonaty, z dobremi świadectwami, poszukuje posady najchętniej w majątku. Oferty Kurjer zdw 86 386

Szofer
kawaler, trzeźwy, sumienny, szuka posady, miejscowość obojętna. Oferty Kurjer zdw 86 374

Szofer mechanik
z ukończoną szkołą i sześcioletnią praktyka silników spalinowych, szuka posady na samochód prywatny, okolica obojętna. Oferty Kurjer zdw 86 632

Szofer
z dobremi świadectwami, zna się na kupiectwie, sumienny, trzeźwy, szuka posady. Oferty zd 86 700

Szofer
kawaler, uczciwy, trzeźwy, sumienny, biegły w swym zawodzie, z dłuższą praktyka, dobremi świadectwami i poleceniem, szuka posady, miejscowość obojętna, godzi się za bardzo niską pensję. Oferty Kurjer zdw 86 747

Szofer-ogrodnik
z praktyka, dobremi świadectwami, poszukuje posady. Łaskawe zgłoszenia do Kurjera zdw 86 917-8

Szofer-służący
strzelec, obecnie w posadzie, zmieni posadę swą od 1. 2. lub później jako kawaler lub żonaty. Zgłoszenia Kurjer Poznański zdw 88 608

Szofer mechanik
z praktyką, pewny w jeździe, poszukuje posady. Miejscowość obojętna. Oferty Orędownik zd 88 632

Szofer-elektromonter
trzeźwy, sumienny, poszukuje posady. Łaskawe zgłoszenia do Agencji Kurjera Pozn. w Międzychodzie. n 7 604

Samochód
kryty, 4—6 osobowy kupię zaraz. Proszę oferty Kurjer z podaniem marki, ilości cylindrów, roku budowy i ilości przejechanych klm. pod zdw 88 615

Kupię
za gotówkę samochód dwuosobowy, najchętniej Ford nowy model. Oferty Kurjer zd 87 693

Ciężarówki otwartej
2-tonn., używanej, w dobrym stanie, nadającej się do dostawy mleka, poszukuję. Zgłoszenia zd 88 511

Samochód
limuzynę tanio sprzedam. Oferty Kurjer zdw 88 053

Samochód
taksa, 6 osobowy w dobrym stanie zaraz tanio na sprzedaż. Św. Rocha 14, Kozłowski. zdw 87 163

Samochód
N. A. G. 8,24 H. P. sprzedam (na weksle). Piotrowski, św. Czesława 12. zdw 86 873

Samochód
Landolet taksówka, z koncesją tanio do nabycia. Oferty Kurjer zdw 88 471

Wojewódzkiemu w Łodzi zwrócić baczniejszą uwagę na kwalifikacje kierowców samochodowych, nietylko fachowe, lecz także w głównej mierze znajomości terenu oraz przepisów o ruchu ulicznym.

Na skutek tego referat samochodowy przy Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych wprowadzi w najbliższym czasie nowy szemat egzaminacyjny dla szoferów z uwzględnieniem pytań z zakresu znajomości granic województw, powiatów, położenia urzędów administracyjnych i policyjnych, adresów pogotowia, straży pożarnej, hotelów i t. p.

Zarządzenie to skierowane jest w szczególności do szoferów, którzy prowadzą dorożki samochodowe i autobusy i ma na celu usunięcie częstych nieporozumień pomiędzy szoferami a pasażerami z przyczyn nieznajomości terenu przez kierowców.

Do końca roku 1929 referat samochodowy wydał 5 977 zezwoleń na prawo jazdy samochodami ciężarowemi, osobowemi i autobusami.

Napływ kandydatów jest nadal liczny, jednak w związku z wprowadzeniem nowych przepisów przy egzaminach, wielu kandydatów, szczególnie zamiejscowych, odpadnie. Egzaminy odbywają się w środy każdego tygodnia.

Z KRAJU

Wytrzymałość autobusów kursujących na naszych drogach

Jak wykazuje dotychczasowa praktyka, międzymiastowe autobusy mniejszych rozmiarów, obliczone na mniejszą ilość osób, nie wykazują dostatecznej wytrzymałości przy kursowaniu po naszych drogach.

Dlatego też prędzej się zużywają i eksploatacja ich jest o wiele droższa od autobusów większych. Z drugiej strony, ze względu na to, że mniejsze autobusy są naogół w gorszym stanie technicznym, cała uwaga władz kontroli technicznej jest na nie zwrócona.

Nowe samoloty konstrukcji polskiej

Oblatywane są obecnie dwa prototypy czteroosobowych samolotów do komunikacji lotniczej. Płatowce te wykonywane są w podhalańskiej wytwórni samolotów oraz w firmie Plage i Laśkiewicz w Lublinie. Do nowych aparatów zastosowano silniki Wright'a, a wykonano całkowicie w Polsce przez polskie zakłady Skoda. Departament Lotniczy Min. Spraw Wojsk. zamówił w firmie Plage i Laśkiewicz pierwszą serję tych aparatów, typu R. X. Typ ten po przeróbkach będzie nosił nazwę: R. XII i będzie stosowany do szkolenia pilotów, jako aparat akrobacyjny.

Z ZAGRANICY

Nowa zniżka cen samochodów

Według sygnalizacji z Nowego Jorku firma Chevrolet Motors Car Comp., idąc za przykładem Forda zniżyła ceny na rynkach europejskich za 6-cylindrowy wóz o 25—50 dolarów.

Tempo ruchu automobilowego w wielkich miastach

W śródmieściu Nowego Jorku potrzebuje samochód na przebycie 1 klm przed południem 37 minut, w południe 40 minut, po południu 57 minut, po 9-tej wieczorem „tylko" 25 minut. Szybsze tempo ruchu ma Paryż, gdzie samochód przebywa 1 klm w dzień w przeciągu 30 minut, w nocy zaś 18 minut. Że Paryż, zabudowany nieregularnie w sposób nie sprzyjający olbrzymiemu ruchowi automobilowemu, ma szybsze tempo ruchu, tłumaczy się odmiennym systemem regulacji tegoż ruchu. W Paryżu ruch, nieskrępowany ścisłemi zarządzeniami, regulowany jest niejako samorzutnie, podczas gdy Nowy Jork ma system regulacji automatyczny przez światła na skrzyżowaniach ulic.

Wolne tempo ruchu automobilowego nietylko w miastach, ale i na wszystkich większych drogach Ameryki odbija się charakterystycznie na przemyśle samochodowym, nie zwracającym większej uwagi na szybkość wozu, której i tak jadący nie mogą rozwinąć. Pod tym względem nasi automobiliści w Polsce są o wiele w lepszem położeniu, mogąc na odpowiednich wozach rozwijać szybkość 100 klm i więcej na godzinę i mają przed sobą naogół wolne drogi.

Bal Aeroklubu Akademickiego w Poznaniu

W niedzielę, dnia 12. bm. odbędzie się w salach Bazaru bal Aeroklubu Akademickiego pod protektoratem p. wojewody Rogera hr. Raczyńskiego, którego czysty zysk przeznaczony jest na zakup awjonetek.

Komunikaty M. W. K. T.

Najświeższe informacje o M. W. K. T.

Według ostatnio odebranych wiadomości, Komisja Handlowa Zagranicznego Ministerstwa Handlu w Rzymie powzięła oficjalną decyzję, popierającą udział przemysłu włoskiego w M. W. K. T. 1930 roku w Poznaniu.

Udział przemysłu naftowego w M. W. K. T. zapowiada się nader okazale.

W sekcji trakcji spalinowej m. in. warszawska firma „Standard Nobel" zamierza podobno zademonstrować na M. W. K. T. nowoczesną stację obsługi benzynowej.

Polskie Ministerstwo Komunikacji wystawi w dziale komunikacji ogólnej M. W. K. T. jedynie wagony specjalne, jak: sanitarne, ratunkowe, L. O. P. P. do hodowli jedwabników itp., wystawienie natomiast wagonów pasażerskich i towarowych oraz parowozów jako eksponatów pozostawia poszczególnym firmom; w tym celu ułożone będą na terenach M. W. K. T. tory o łącznej długości około 800 mtr.

Dyrekcja M. W. K. T. zwróciła się do Magistratu i Starostwa Krajowego st. m. Poznania o wydanie zarządzeń, celem doprowadzenia do należytego stanu dojazdu do portu lotniczego w Ławicy, gdyż tam przewidziany jest szereg imprez lotniczych podczas M. W. K. T.

Przewiduje się nader liczny udział w dziale samochodowym M. W. K. T. firm francuskich. Zgłoszenia tych firm już obecnie obejmują 15000 mtr².

Tow. Akc. May & Pattisson w Londynie, które zorganizowało 18 anglosaskich wystaw transportowych, zainteresowało się M. W. K. T. i delegaci tego Towarzystwa przybywają w połowie stycznia do Poznania, celem zawarcia kontraktu z M. W. K. T. dla urządzenia pokazu anglosaskiego w dziedzinie komunikacji.

Komunikat
Związku Zaw. Automobilistów R. P. w Poznaniu

Walne zebranie oddziału poznańskiego Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P. odbędzie się dnia 26 stycznia 1930 r. o godz. 10 przed poł. w lokalu p. Kasperkowej przy ul. Kraszewskiego nr. 16.

Nadmieniamy, że o ile o godz. 10 nie stawi się przynajmniej 51 proc. członków, natenczas zebranie to zostanie odroczone do godz. 10.15, poczem odbędzie się ono bez względu na ilość przybyłych. Wybory jak i uchwały uzyskają wówczas prawomocność.

Komunikat „Lotu"

Wycieczka samolotowa do Wiednia

„Lot Polski" organizuje w pierwszych dniach lutego rb. trzy wycieczki samolotowe do Wiednia. Każda wycieczka trwać będzie 5 dni, przyczem przelot na trasie Warszawa — Katowice — Wiedeń, dokonany będzie na aparatach P. L. L. „Lot" typu Fokker.

Koszt przelotu wraz z opłatą paszportową, wizową itd. (bez utrzymania) wynosi 190 zł., a z utrzymaniem, kosztami zwiedzania Wiednia, teatrami itd. 350 zł. Informacyj udziela i zapisy przyjmuje redakcja „Lotu Polskiego", w Warszawie, ul. Długa 50.

Odpowiedzi redakcji

P. A. B. Bagdad. — Odpowiedź na pytanie swoje znajdzie WPan w numerze 11 „Samochodu".

Celem dopuszczenia do egzaminu amatorskiego musi Pan przedłożyć wniosek ostemplowany 8 zł. do Województwa wydziału drogowo-samochodowego. Pozatem należy dołączyć 2 fotografje, świadectwo lekarza powiatowego, metrykę urodzenia oraz 20 zł. wzgl. zaświadczenie z Izby Skarbowej o dokonanej wpłacie powyższej sumy, tytułem kosztów egzaminacyjnych.

P. Stefan Kępa, Bodzentyn. — Książkę A. Tuszyńskiego „Samochód nowoczesny" nakładem Sp. Wyd. Trzaska, Ewert Michalski, może Pan nabyć w każdej księgarni.

P. J. S. Września. — Reprezentacji samochodów „Trakta" w Polsce niema. Istnieje natomiast reprezentacja samochodów z napędem na przednie koła marki „Auburn Cord", w Warszawie, ul. Nowy Świat 7.

Serja AZ 01020 | 01020 Serja AZ | Serja AZ 01020 | Serja AZ 01020 — Apteka Kasy Chorych m. Lwowa — Lekarstwo wydaje się tylko za okazaniem tego znaczka. — ul. Brajerowska l. 8.

Bilety kontrolne wszelkiego rodzaju wykonuje w wielkich masach tanio Drukarnia Polska Sp. Akc. w Poznaniu, Św. Marcin 70.

Przeniesione na ulicę Piotra Wawrzyniaka 28/30

Nowe metody szkolenia

KURSY KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH

J. Piątkowskiego w Poznaniu

Kursy zawodowe, amatorskie i uzupełniające

Zapisy codziennie

zostały przeniesione

na ulicę Piotra Wawrzyniaka 28/30, telefon 78-80

Warsztaty **Garaże**



Na cudzy rozkaz?

W tych dniach na jednej z poznańskich szos dojazdowych rozegrała się dość niezwykła scena:

Przy szczątkach rozbitego na kawałki motocykla leży ciężko ranny motocyklista. Zbiera się przy nim grupka ludzi, naradzając się, w jaki sposób sprowadzić pomoc. Do najbliższej miejscowości z jednej strony 5 kilometrów, z drugiej 4. O pół kilometra samotny budynek. Wspólnemi siłami zanoszą ofiarę wypadku do domu i układają na ławce. Co dalej robić? Raniony krwawi silnie, natychmiastowa pomoc jest konieczna. Tymczasem nie widać żadnego pojazdu, bo godzina jest jeszcze bardzo wczesna, a wypadek zdarzył się prawdopodobnie w nocy.

Nagle od strony Poznania nadjeżdża samochód. Trzech robotników wypada z domu, aby maszynę zatrzymać. Automobilista, obawiając się najwidoczniej napadu, dał gazu i zwiał. Drugi robi to samo. Teraz dopiero robotnicy wzięli się na sposób; stanęli na całą szerokość szosy i tym sposobem udało im się zatrzymać następny wóz, dużą limuzynę z czterema pasażerami i szoferem — ze znakiem rejestracyjnym lwowskim. Zaczynają tłumaczyć, o co chodzi, jednak automobilistom sytuacja wydawała się zbyt podejrzana. Prawdopodobnie również obawiali się napadu, gdyż nagle szofer ruszył i chciał odjechać. Rozgniewani robotnicy rzucili się na szofera, siłą zmusili go do zatrzymania wozu, a następnie powyciągali z limuzyny pasażerów, przyczem nie obyło się bez szturchańców. Potem umieścili rannego na samochodzie i polecili szoferowi wracać do Poznania.

W godzinę później samochód był zpowrotem na miejscu, a z nim razem posterunek policyjny, któremu właściciel wozu złożył doniesienie karne na „rabusiów". Gdy jednak nieco się uspokoił, cofnął doniesienie i nawet zrezygnował z dochodzenia swej pretensji z tytułu zużytej benzyny i oliwy.

Co się tu stało i jak to wygląda pod względem prawnym? Czy robotnicy mieli prawo siłą domagać się oddania samochodu, celem niesienia pomocy i czy kto z tego tytułu ponosi odpowiedzialność cywilną lub karną?

Wiemy, że będzie to dyskusja czysto „akademicka", gdyż niewątpliwie, gdyby robotnicy nie byli wychodzili „kupą", gdzieś z opuszczonej chałupy przydrożnej, lub gdyby ranny był widoczny z szosy, jednem słowem, gdyby było jasne, że chodzi tu o pomoc dla ofiary wypadku, to jesteśmy pewni, że między Zbąszyniem a Stołbcami nie znaleźlibyśmy ani jednego automobilisty, który natychmiast nie pospieszyłby z pomocą.

Tu jednak sprawa przedstawiała się inaczej. Automobiliści nie mijali miejsca wypadku i nie widzieli szczątek motocyklu, nie wiedzieli więc o wypadku. Okoliczności niewątpliwie mogły nasuwać podejrzenie, że chodzi tu o jakiś wybryk, jeżeli nie o coś gorszego.

Czy jednak robotnicy postępowali prawnie? Niewątpliwie tak, choć kodeksu cywilnego nie studjowali. Albowiem § 904 kod. cywilnego powiada:

„Właściciel rzeczy nie ma prawa wzbraniać komu innemu oddziaływania na rzecz, jeżeli to oddziaływanie jest konieczne dla odwrócenia bezpośredniego niebezpieczeństwa, a grożąca szkoda, w porównaniu ze szkodą powstającą dla właściciela z owego oddziaływania, jest niestosunkowo wielka. Właściciel może żądać wynagrodzenia wynikłej dla niego szkody.

A więc właściciel *nie ma prawa* wzbraniać komu innemu oddziaływania na rzecz, a jeżeli to czyni, musi liczyć się z gwałtem. A kiedy to zachodzi? Tylko wówczas, jeżeli trzeba odwrócić bezpośrednie niebezpieczeństwo, a nie powstanie przez to szkoda, która byłaby dla właściciela stosunkowo niewielka.

Szkoda taka powstałaby przedewszystkiem wówczas, jeżeli właściciel sam używa wozu w celu odwrócenia bezpośredniego (gegenwärtige Gefahr) niebezpieczeństwa, np. jeżeli jedzie po lekarza dla umierającego syna. Wówczas samopomoc aktywna z § 904 jego nie dotyczy, gdyż szkoda, dla niego wynikła byłaby conajmniej równorzędna szkodzie, w celu usunięcia której ma być użyty jego samochód. Zabranie samochodu musi być również k o n i e c z n e dla odwrócenia niebezpieczeństwa. Z reguły nie będzie ono konieczne, jeżeli w pobliżu znajduje się gdzieś telefon, przy użyciu którego można przywołać pomoc, lub jeżeli w inny sposób można sprowadzić takową.

Poza temi ograniczeniami, prawo samopomocy jest w kodeksie cywilnym określone bardzo szeroko. Przysługuje ono każdej osobie, nietylko zagrożonemu bezpośrednio, lub jego rodzinie czy bliskim. Jeżeli samopomoc jest uzasadniona, właściciel nie ma nawet prawa bronić się przed gwałtem i może być odpowiedzialny cywilnie, ewentualnie nawet karnie za skutki oporu. Skutki karne grożą mu tylko wówczas, jeżeli mógł przypuszczać, przy rozsądnem rozważeniu wszystkich okoliczności, że zatrzymuje się go w celu obrabowania, innemi słowy, jeżeli działa w domniemanej obronie koniecznej.

Zresztą niebezpieczeństwo, wymienione w ustawie, nie jest tylko niebezpieczeństwem, które musi zagrażać życiu ludzkiemu. Można np. wykonać samopomoc tego rodzaju, jeżeli chodzi o obronę np. przed włamywaczami, a w inny sposób pomocy sprowadzić nie można. Nie można np. wykonywać samopomocy, jeżeli chodzi o sprowadzenie lekarza do osoby ciężko chorej, której jednak nie zagraża natychmiastowe niebezpieczeństwo życia, gdyż wówczas niema „bezpośredniego niebezpieczeństwa" (gegenwärtige Gefahr).

Trzeba jednak wziąć pod uwagę, że automobilista w nielicznych wypadkach tylko będzie miał możność rozważyć szczegółowo sytuację i zastanowić się nad obowiązkami i prawami, które z danej sytuacji dla niego wynikają. Prawie wykluczonem będzie sprawdzenie, czy informacje, żądającego pomocy, są prawdziwe. Obowiązek pomocy jest jednak dla automobilisty niezależny od tego, czy wierzy żądającemu, czy nie i zależy tylko od tego, czy objektywnie informacje jego zgadzają się z prawdą. Żaden automobilista nie może się powoływać, w razie konfliktu z § 904 kodeksu cywilnego na to, że wprawdzie mówiono mu o sytuacji, lecz on nie uwierzył, chyba, że może wymienić okoliczności faktyczne, które mogłyby uzasadnić podejrzenie, że zamierza się popełnić nadużycie. Taką okolicznością będzie zawsze stwierdzenie, że zatrzymano go na samotnej szosie w porze nocnej, a zaistnienia niebezpieczeństwa nie dało się sprawdzić natychmiast tak, że istniało podejrzenie, iż chodzi o podstęp.

Są to wogóle sprawy dość trudne, wymagające dużej dozy intuicji i błyskawicznej orjentacji.

Automobilista ma prawo żądać wynagrodzenia szkody, którą z powodu udzielenia swego wozu poniósł. Szkoda z powodu opóźnienia drogi będzie przeważnie trudna do udowodnienia, jednak w każdym razie właściciel może żądać zwrotu rzeczywistych kosztów środków pędnych i smaru, jak również wynagrodzenia szkody, wyrządzonej ewentualnie samochodowi, jak np. uszkodzeń itp. Może tego jednak żądać tylko od osoby, która go zatrzymała i wezwała do pomocy, a więc jeżeli nie był nią sam poszkodowany, to od osoby trzeciej, która bezpośrednio go wezwała. Może się zdarzyć, a nawet bardzo często tak bywa, że jest to osoba zupełnie niezainteresowana, a często majątkowo nieodpowiedzialna. Z tego względu zaleca się w takim wypadku wzywającego starannie wylegitymować, ewentualnie po udzieleniu pomocy zażądać od niego cesji jego roszczeń do rzeczywistego poszkodowanego.

Jak z tego wszystkiego wynika, zaleca się przy używaniu samopomocy stosować pod każdym względem jaknajdalej idącą ostrożność. W każdej chwili jest się bowiem — dotyczy to obu stron, wzywającego i wezwanego, — o krok od konfliktu z kodeksem karnym i mała nawet nierozwaga może jedną lub drugą stronę popchnąć przed kratki sądu karnego.

Istnieje jeszcze w prawie drugi przepis, który uzasadnia oddanie samochodu do dyspozycji osoby obcej. Jest nim przepis § 360 l. 10 kodeksu karnego, który opiewa:

Grzywnie do 150 złotych lub karze aresztu ulega: . . . Kto wezwany o pomoc przez władzę policyjną albo jej zastępców w razie nieszczęśliwych wypadków, lub powszechnego niebezpieczeństwa albo klęski nie czyni zadość wezwaniu, jakkolwiek bez poważnego niebezpieczeństwa dla siebie mógł wezwaniu zadośćuczynić.

Wzywać może tu więc tylko urzędnik policji lub przedstawiciel władzy policyjnej (w niektórych wypadkach wójt lub sołtys!). Czy dotyczy to policji, ścigającej przestępcę, jest u nas kwestją sporną, chyba, że chodzi np. o zapobiegnięcie napadowi. W byłej Kongresówce np. urzędnikowi policji takie prawo niewątpliwie przysługuje. Pomoc ta różni się od poprzedniego wypadku także tem, że tu właściciel jest zobowiązany pomagać również osobiście, podczas gdy przy samopomocy prywatnej musi tylko stawić do dyspozycji swój samochód. Obowiązek ten odpada, jeżeli byłoby to połączone z „poważnem niebezpieczeństwem", co w konkretnym wypadku trudno rozstrzygnąć. Dlatego też w takich wypadkach — które zresztą zdarzają się rzadko — lepiej . . . posłuchać. *(pz)*

Porady prawne

P. A. W. — *Poznań.* — *Pytanie:* — Dnia 20 listopada ub. r. jadąc jedną z szos pod Poznaniem, miałem wypadek tego rodzaju, że szofer mój, niezauważywszy furmanki konnej, jadącej środkiem szosy i bez światła, wyminął ją zbyt późno, tak że uderzył błotnikiem konia, którego musiano dobić. Właściciel furmanki skarży mnie obecnie o odszkodowanie. Sam poniosłem pewne uszkodzenia na błotnikach i karoserji.

Odpowiedź. — Sprawa jest dla Pana jasna, o ile wypadek nastąpił po godzinie 16,25, gdyż od tej chwili furmanka winna być oświetlona. W danym wypadku za żadną szkodę Pan nie odpowiada, a nawet przeciwnie, radzimy wytoczyć skargę wzajemną w zawisłym już procesie o wynagrodzenie szkody własnej. Furmanki bez światła stały się plagą, którą należy tępić wszelkiemi środkami.

HUMOR

Zawsze ten kierowca...



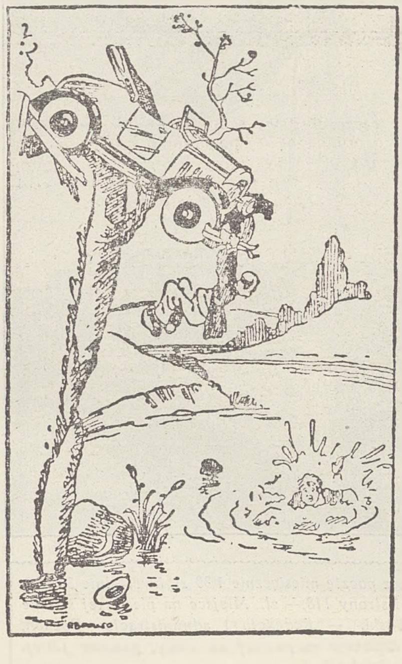
— Skąd masz ten samochód?
— Podarowano mi go na gwiazdkę.
— Bajecznie. A kto ci go podarował?
— Tego sam nie wiem.

* * *

Pan M. jadąc szybko przez wieś autem, przejechał człowieka. Zbiegła się cała wieś.
— Czegoż stoicie? Zawołajcie lekarza...
— Lekarz leży pod samochodem, proszę pana...

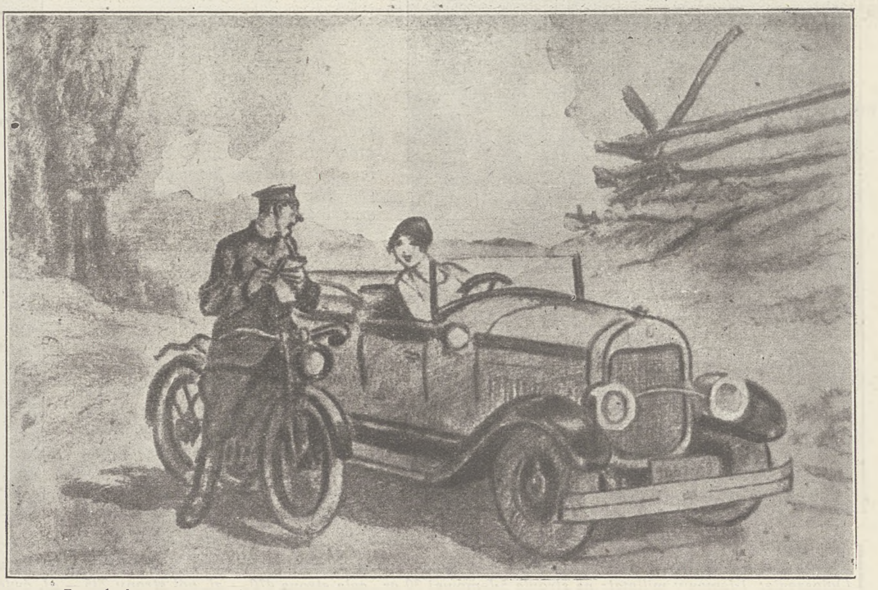
Matka do automobilisty, któremu mały Franio rzucił kulę śniegu w twarz i który wskutek tego wjechał na drzewo:
— Ciekawam, kto pana przepuścił w egzaminie, mało co, a byłby mi pan przejechał jedyną moją latorośl!...

Nieprzewidziana kąpiel



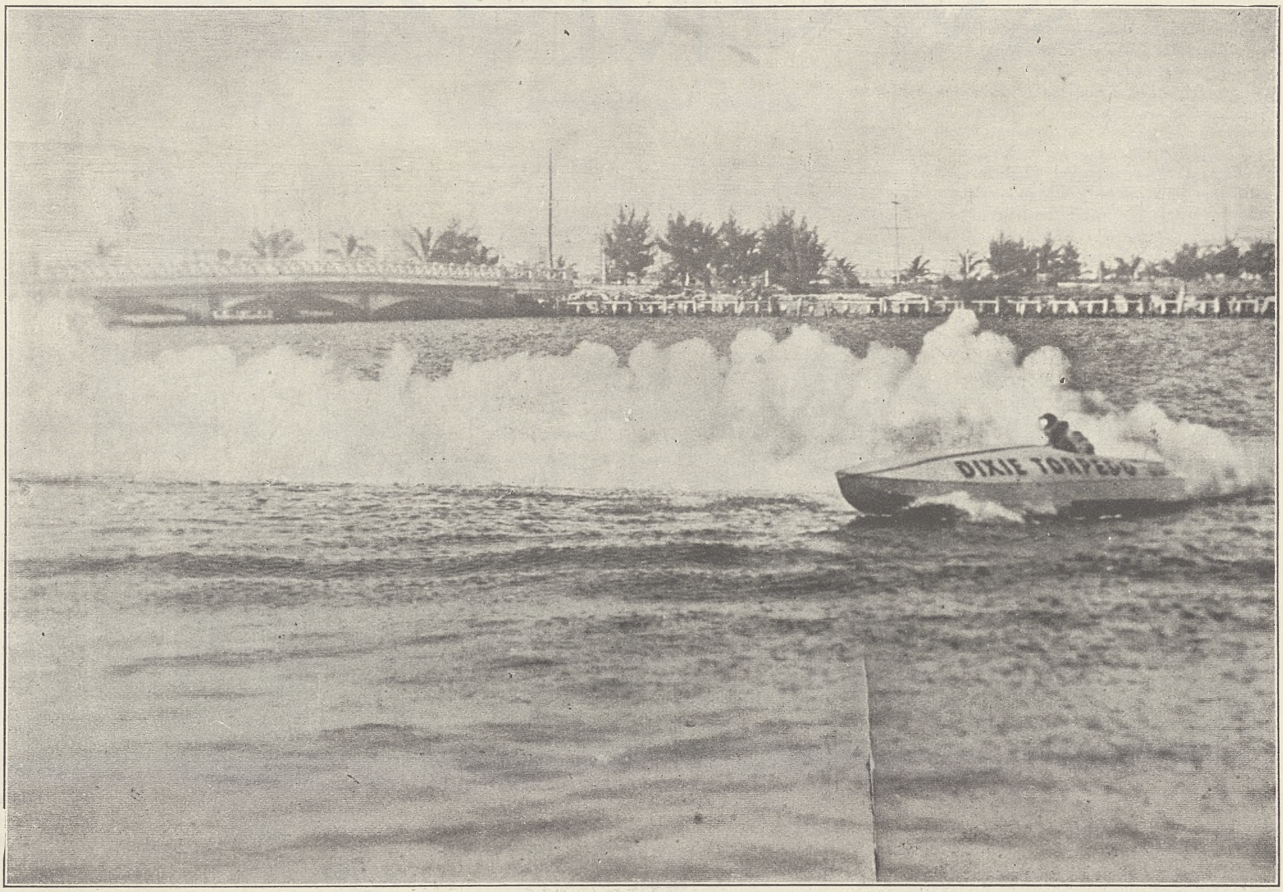
— Edku, Edku, czy woda jest naprawdę zimna?

Nieporozumienie z władzą



Patrol drogowy: — Poproszę panią o numer.
— Poznań 5256.
— Nie chodzi mi o numer telefoniczny, a rejestracyjny samochodu.
— Niech pan zapyta kolegę z poprzedniego narożnika, właśnie go zapisał.

Rozmaitości ze świata





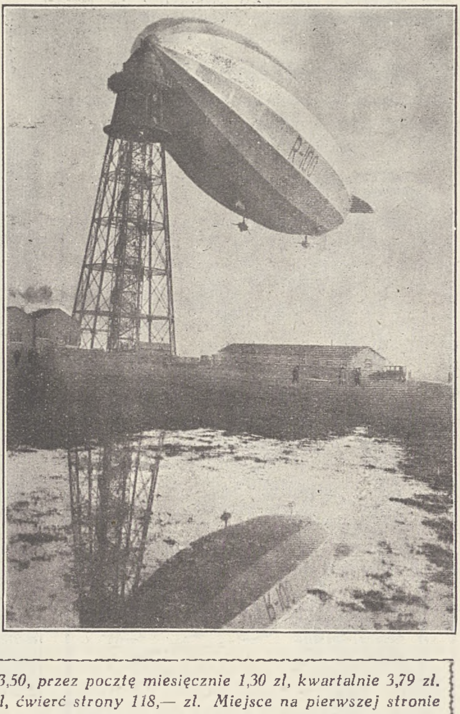
W Miami rozpoczął Malcolm Pope pierwsze próby na motorówce napędzanej siłą reakcyjną rakiet. Na łodzi motorowej „Dixie-Torpedo“ osiągnął on szybkość 40 mil na godz.

*

Dnia 29 grudnia ub. r. wystartował prototyp samochodów marki Benz, który ujrzał światło dzienne 30 lat temu, do raidu w kierunku Hamburga. Na rycinie widzimy prototyp oraz ostatni produkt tej samej fabryki.

*

Drugi z angielskich sterowców olbrzymów R 100 opuścił hangar w Howden i podjął pierwszy lot do Cardington, gdzie widzimy go zakotwiczonego przy stalowym maszcie. Praca nad tym sterowcem trwała 3 i pół roku, a koszty budowy pochłonęły około 25 miljonów złotych.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,30 zł, kwartalnie 3,79 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.
Wszelkie prawa przedruku i przeróbki zastrzeżone. Copyright by Drukarnia Polska S. A.